Heinz Schön

Mythos Neu-Schwabenland

Für Hitler am Südpol

Die deutsche Antarktis-expedition 1938/39

BONUS

Bizarre Felsformationen im ewigen Eis: Die zentralen Drygalskiberge in Neu-Schwabenland

Sie kennen die deutsche Geschichte in- und auswendig? Wußten Sie auch, daß das Deutsche Reich 1938/39 mit einer spektakulären Expedition völkerrechtliche Ansprüche auf 600.000 Quadratkilometer Antarktis anmeldete? Nur NS-Propaganda? Keineswegs: Am 5. August 1952 pochte das Auswärtige Amt der Bundesrepublik Deutschland im amtlichen „Bundesanzeiger" auf den Anspruch Deutschlands auf 84 deutsche Namen für Gebiete, Berge, Höhenzüge und Gebirge „im Gebiet Neu-Schwabenland". Mit Katapultflugzeugen der Lufthansa — abgeschossen von dem Expeditionsschiff „Schwabenland" — hatten Mitglieder der 82köpfigen deutschen Expedition im Januar und Februar 1939 unter ständiger Lebensgefahr ein riesiges Gebiet der Antarktis überflogen, fotografiert und kartiert, das zuvor noch kein menschliches Auge gesehen hatte. Aus unendlichen weißen Flächen tauchten dabei plötzlich 4.000 Meter hohe Gebirge, zugefrorene Süßwasserseen und eine gewaltige Oase auf, die in spektakulären Fotos festgehalten wurden. Eine Entdecker-Großtat! Hunderte von Stahlpfeilen mit Hakenkreuzfahnen wurden rund um das Gebiet aus der Luft abgeworfen, um die völkerrechtlichen Ansprüche des Reiches zu bekräftigen.

Nach 1945 schossen Spekulationen ins Kraut: Hatten sich deutsche U-Boote nach Neu-Schwabenland abgesetzt? Lebte Hitler noch und hatte sich dort in Sicherheit gebracht? Hatten die Deutschen am Südpol Basen für Geheimwaffen gebaut? Hatten gar die immer häufiger auftauchenden Berichte über UFO-Sichtungen etwas mit deutschen Wunderwaffen zu tun? Ende 1946 brach — vielleicht auch deshalb? — eine gewaltige US-Armada mit Kriegsschiffen, einem U-Boot, einem Flugzeugträger und 4.000 Marinesoldaten unter Admiral Richard Evelyn Byrd in die Antarktis auf. Hatte diese „Operation Highjump" militärischen Charakter? Geriet sie zum Desaster? Diente die Operation wirklich nur Forschungszwecken, wie behauptet wurde, oder gab es doch einen militärischen Hintergrund? Weshalb ereigneten sich spektakuläre Unfälle mit Todesfolge?

Dieses spannende Sachbuch geht allen bohrenden Fragen um Neu-Schwabenland hartnäckig nach und dokumentiert u.a. ein Gespräch mit dem einzigen noch lebenden Teilnehmer der Expedition von 1938/39. Rund 100, oft farbige, Fotos lassen uns die Entdeckung miterleben und entführen uns in eine Region des Südpolargebietes, von deren Existenz die meisten Deutschen nicht einmal eine Ahnung haben, geschweige denn ihren Namen kennen: Neu-Schwabenland!

Vorwort

Einem Geheimnis auf der Spur

Von Neu-Schwabenland, Hitlers letzter geheimgehaltener Kolonie in der Antarktis, erfuhr ich zum ersten Mal im Sommer 1960.

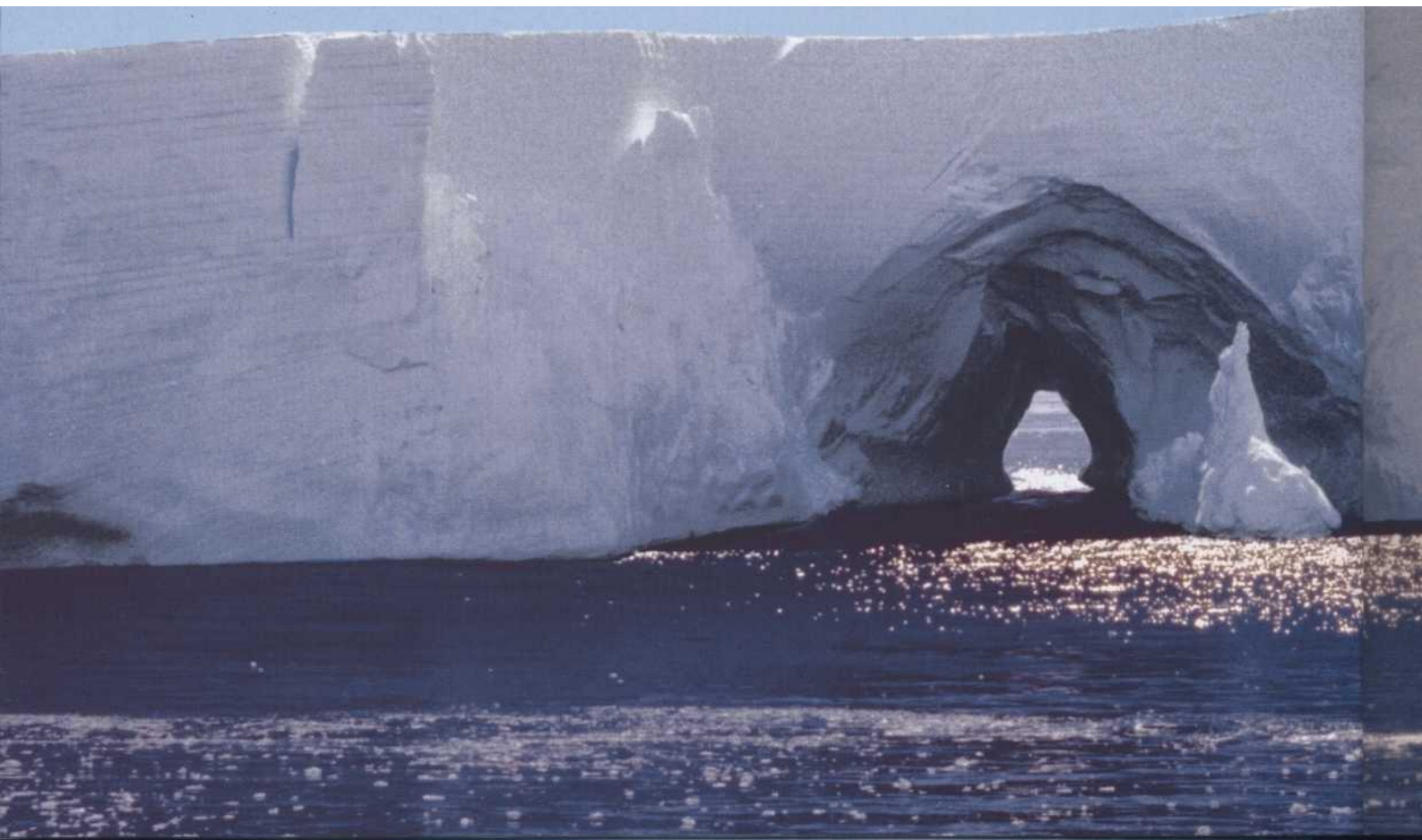
Konteradmiral Conrad Engelhardt, der die im Auftrag der Bundesregierung an der Ostakademie in Lüneburg gebildete „Forschungsstelle Ostsee", der ich als ehrenamtlicher Mitarbeiter angehörte, leitete, hatte mir die Aufgabe übertragen, alle Handelsschiffe zu ermitteln, die 1944 / 45 Flüchtlinge aus Ostpreußen, Westpreußen, Danzig und Pommern über die Ostsee gerettet hatten. Hierzu gehörten auch Schiffe der Reederei Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft (DDG) „Hansa" in Bremen, so zum Beispiel die Frachter „Moltkefels", „Neidenfels", „Stolzenfels" und vermutlich auch der Frachter „Schwarzenfels". Doch beim letztgenannten irrte ich mich. Bereits im Februar 1934 hatte die DDG „Hansa" den Frachter „Schwarzenfels", der 1925 bei den Deutschen Werken in Kiel gebaut und danach im Indiendienst eingesetzt worden war, an die Deutsche Lufthansa (DLH) verkauft.

Was wollte die Deutsche Lufthansa mit einem Frachtschiff?

Meine Recherchen ergaben, daß die DLH das Schiff für die Verwendung als Flugzeugstützpunkt im transatlantischen Luftverkehr erworben hatte und daß es für diesen Zweck bei der Deutschen Schiffs- und Maschinenbau-AG, Weserwerk, in Bremen, bis zum 15. August 1934 umgebaut worden war. Die Indienststellung als Katapultschiff der Deutschen Lufthansa erfolgte unter dem neuen Namen „Schwabenland".

Das Motorschiff „Schwabenland", 8.188 Bruttoregistertonnen, 142,7 Meter lang, 18,4 Meter breit, mit zwei Dieselmotoren je 1.800 P5 und Doppelschrauben ausgestattet, die eine Höchstgeschwindigkeit von zwölf Knoten ermöglichten, wurde im Auftrag der DLH zunächst von Kapitän A. Lipa geführt. Dieser wurde am 13. Mai 1935 von Kapitän Alfred Kottas abgelöst.

Bei meinen weiteren Recherchen brachte ich in Erfahrung, daß M/S „Schwabenland" 1938 nochmals umgebaut und danach als Expeditionsschiff für eine mehrmonatige, vor der breiten Öffentlichkeit geheimgehaltene Antarktisexpedition zum Einsatz gekommen war. Nun war mein Interesse an dem Schicksal dieses



Schiffes vollends geweckt. Ich ahnte damals nicht, daß mich meine weiteren Nachforschungen über 40 Jahre lang beschäftigen sollten.

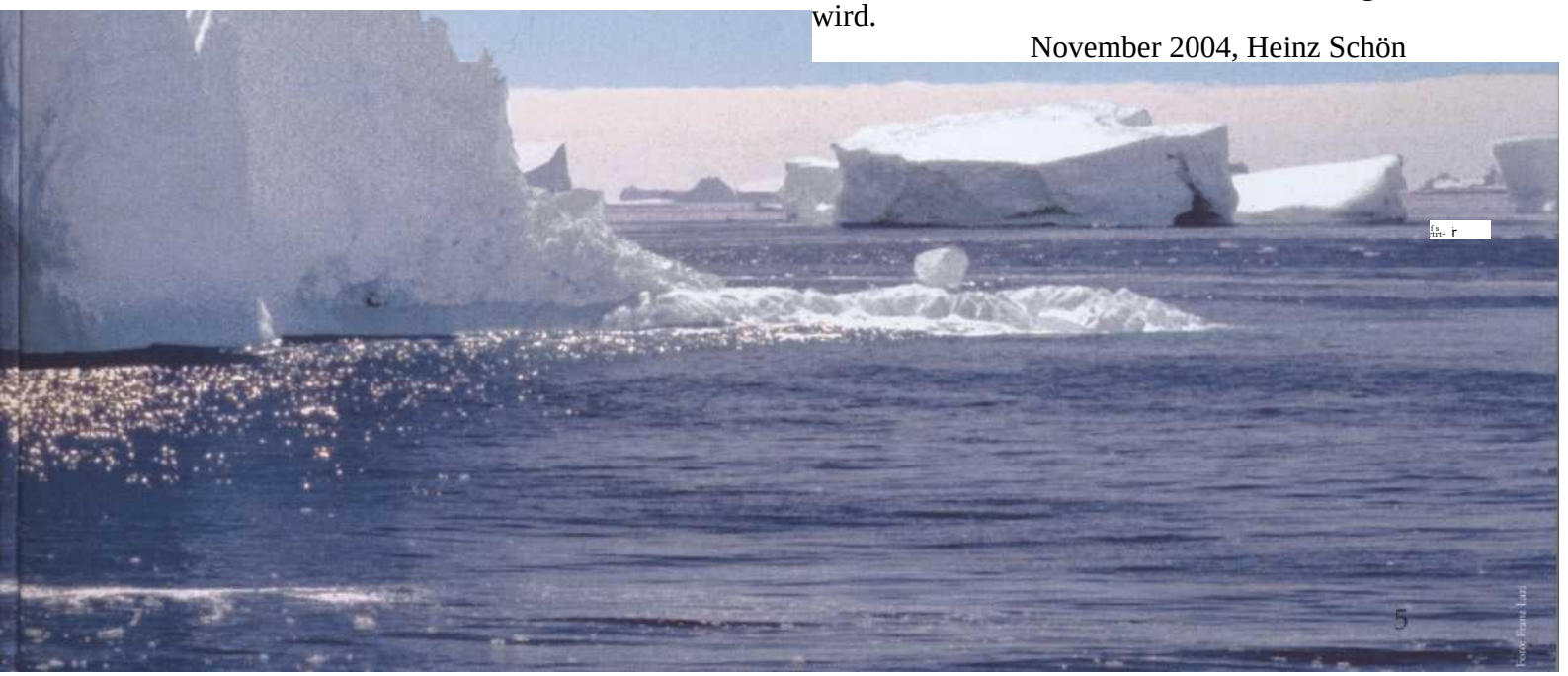
Erst aus dem 1942 im Auftrag der Deutschen Forschungsgemeinschaft herausgegebenen Bericht von Alfred Ritscher, Kapitän der Handelsmarine und Oberregierungsrat beim Oberkommando der Kriegsmarine, dessen Beschaffung für mich nicht einfach war, erfuhr ich Einzelheiten über die mit M/S „Schwabenland" im antarktischen Sommer 1938 / 39 durchgeführte Expedition. Er war dem Reichsmarschall Hermann Göring gewidmet und trug den Titel Wis*senschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39.* Die Tatsache, daß diese Expedition zur Inbesitznahme von Neu-Schwabenland führte, einem Südpolargebiet in der Größe Deutschlands in den Grenzen von 1937, veranlaßte mich dazu, alle irgend erhältlichen Informationen über die sowohl von der Reichsregierung als auch in der Nachkriegszeit von der Bundesregierung vorenthaltenen Fakten in bezug auf Neu-Schwabenland zusammenzutragen. Dazu gehörten auch Berichte über die wirtschaftliche und strategische Bedeutung der Antarktis. Zunächst war es mühevoll und zeitraubend, verläßliche Informationen zu erhalten, doch nach und nach verdichtete sich das Bild.

Eine völlig neue Dimension erreichte die Neu-Schwabenland-Forschung mit der Einführung des Internet. Dabei zeigte sich allerdings, daß der Legendenbildung um Neu-Schwabenland offensichtlich keine Grenzen gesetzt sind und Vermutungen, die nicht beweisbar oder nachweislich falsch sind, zu Fakten gemacht werden. Wer heute im Internet unter „Neu-Schwabenland" sucht, erhält eine Fülle von Informationen, von denen viele nur Halbwahrheiten enthalten oder gänzlich erfunden sind.

So ist von Verschwörungen die Rede, von der Thule-Gesellschaft, von deutschen Unterseebooten, die sich bei Kriegsende 1945 massenweise nach Südamerika abgesetzt hätten, von U-Boot-Stützpunkten in Neu-Schwabenland, von UFOs, die möglicherweise dort stationiert seien, von einem Zwangsflug des amerikanischen Admirals Richard Evelyn Byrd in die „hohle Erde" (den Verlauf eines weiteren am Nordpol soll er in einem „Tagebuch" veröffentlicht haben), von einem Versuch der Amerikaner, mit einem Flugzeugträger, mehreren Schiffen und Flugzeugen sowie 4.000 Soldaten 1946 / 47 Neu-Schwabenland zu erobern, der kläglich gescheitert sei, und schließlich von einem amerikanischen Atombombenabwurf über Neu-Schwabenland.

Solche Informationen auf ihren Wahrheitsgehalt zu überprüfen, erforderte jahrelange Recherchen, als deren Ergebnis diese erste umfassende deutsche Dokumentation über Hitlers letztes Geheimnis, das 1938 / 39 in Besitz genommene Neu-Schwabenland in der Antarktis, entstand. Die Dokumentation ist ein wichtiges Kapitel der Geschichte des Dritten Reiches und der deutschen Geschichte überhaupt, nicht zuletzt aber auch der Antarktisforschung, für die deutsche Wissenschaftler bei der Antarktisexpedition 1938 / 39 mit dem Katapultschiff der Deutschen Lufthansa M/S „Schwabenland" Hervorragendes geleistet haben, was bis heute unbekannt ist oder wissentlich verschwiegen wird.

November 2004, Heinz Schön



Einleitung

Die Antarktis, der friedlichste Teil unserer Erde

Der Kontinent Antarktis ist das kälteste, trockenste, sturmreichste, unzugänglichste und lebensfeindlichste Gebiet der Erde. Die glänzende Eiswüste am Ende der Welt ist aber auch als waffenfreies Gebiet der friedlichste Teil unserer Erde. Die Träume der Menschheit vom Weltfrieden sind hier Wirklichkeit.

Das Gebiet der Antarktis umfaßt einschließlich einiger vorgelagerter Inseln eine Fläche von 14,1 Millionen Quadratkilometern. Die wichtigsten Inselgruppen sind Südgeorgien, Südsandwich, Südorkney und Südshetland, die sämtlich in britischem Besitz sind. Mit Ausnahme der Walfangstation Grytviken auf Südgeorgien (600 bis 1.200 Einwohner) sind sie ebenso unbewohnt wie das gesamte Südpolargebiet, in dem die Besatzungen der wissenschaftlichen Beobachtungs- und Forschungsstationen die ganze Bevölkerung darstellen.

Der Erdteil Antarktis scheint jüngsten Forschungen zufolge kein zusammenhängender Kontinent zu sein, wie man bisher annahm, sondern am Rand, vor allem im Bereich der Faltenantarktis zwischen Grahamland und Rossmeer, in eine Reihe mehr oder weniger großer Inseln zu zerfallen. Diese sind teilweise gebirgig, bis zu 5.140 Meter hoch, und von einer großen Inlandeismasse überzogen, in der Weddell- und Rossmeer große Buchten bilden.

Das genaue Ausmaß der Fläche der Antarktis liegt noch nicht genau fest, da sie fast völlig von einem Eismantel überzogen ist, der durchschnittlich 2.000 Meter dick ist, an manchen Stellen sogar bis zu 4.000 Meter.

Auf der Antarktis liegen 90 Prozent des Welteises. Es ist ausgerechnet worden, daß das Gewicht der insgesamt 24 Kubikkilometer Eis die Erdoberfläche der Antarktis um 500 bis 1.000 Meter absinken ließ. Mit einer Durchschnittshöhe von etwa 1.500 Meter über dem Meeresspiegel ist die Antarktis der höchste Kontinent der Erde.

Sollte die gewaltige Eismasse, aus welchen Gründen auch immer, schmelzen, würde der Wasserspiegel der Meere um 60 bis 70 Meter steigen. Die Folge: Mehr als die Hälfte der besiedelten Welt würde überschwemmt werden.

Neueste Berechnungen haben ergeben, daß die Eismasse in der Antarktis um über 1.000 Kubikmeter jährlich zunimmt, was die Befürchtung hervorgerufen hat, daß sich die Erde einer neuen Eiszeit nähert. Nur etwa 320.000 Quadratkilometer der auf ca. 14 Millionen Quadratkilometer geschätzten Antarktisoberfläche sind eisfrei.

Der antarktische Kontinent befindet sich 3.000 bis 4.000 Kilometer von Südafrika, Australien und Neuseeland entfernt, dagegen von der Südspitze Südamerikas nur 1.000 Kilometer. Mit Ausnahme der Antarktischen Halbinsel (Grahamland) gegenüber Südamerika befindet sich der gesamte Kontinent innerhalb des südlichen Polarkreises. Es herrschen hier Temperaturen bis zu 90 Grad unter Null, selbst im arktischen Sommer steigen die Temperaturen ganz selten über 0 Grad. Häufig sind Stürme, die nicht selten eine Windgeschwindigkeit von 320 Kilometer pro Stunde erreichen.

80 bis 600 Millimeter Niederschläge jährlich fallen meist im Sommer als Schnee. Nur einzelne Gipfel, schmale Küstenstreifen und Inseln sind eisfrei.

In der Antarktis wächst außer Moosen und Flechten fast nichts, obwohl sich fast 70 Prozent des Süßwassers der Welt hier befinden, bedeckt mit einer Eiskappe. Landtiere fehlen in der Antarktis fast völlig, dagegen gibt es Pinguine und Meeressäuger, wie Robben und Wale, in großer Zahl. Die wirtschaftliche Bedeutung der Antarktis liegt zum großen Teil im Walfang.

Doch ist der Walfang nicht der eigentliche Grund für die Tatsache, daß viele Länder daran interessiert sind, bei einer Aufteilung des Kontinents, die eines Tages stattfinden wird, nicht leer auszugehen.

Unter der gewaltigen Eisdecke, aber auch im Meer vor den Küsten, werden märchenhafte Bodenschätze vermutet, die auf ihre Entdeckung warten und Riesengewinne versprechen, große Ölfelder wie im Iran oder so reiche Edelmetallvorkommen wie in Südafrika.

Welche Vorstellungen einige Länder von den unter dem Eis verborgenen Schätzen haben, geht aus einer Äußerung des früheren malaysischen Ministerpräsidenten Dr. Mahathir Mohamed hervor, der erklärte: „Eines Tages entdecken wir womöglich, daß der Südpol aus purem Gold ist, und für uns fällt nichts davon ab."' Malaysia stellte schon zu Beginn der 1980er Jahre die Forderung, die Antarktis zum „gemeinsamen Erbe der Menschheit" zu erklären.

Daß unter dem Eis der Antarktis tatsächlich Bodenschätze auf ihre Entdeckung warten, davon sind alle Länder überzeugt, die sich ihren Anteil an der Antarktis sichern wollen, und die Frage, wie diese aus dem Eismantel geborgen werden könnten, wird seit Jahren lebhaft diskutiert.

Tatsache ist, daß man in der Antarktis bisher noch nichts von nennenswertem kommerziellen Wert gefunden hat. Selbst wenn die Vorhersagen von großen Reichtümern wahr werden sollten, wäre ihre Erschließung unvorstellbar schwierig und die Kosten immens. Wenn jedoch die entsprechende Technik entwickelt und praktisch anwendbar geworden sein wird, wird die Erschließung der Antarktis beginnen.

Abbauwürdig könnte in absehbarer Zeit bereits das Öl vor der Küste sein. Geologische Daten lassen große Sedimentbecken im Kontinentalschelf unter dem Eis erwarten, jedoch wären die Förderkosten noch sehr hoch.

Die Frage, wer die Antarktis entdeckte, ist nicht zu beantworten.

Vor mehr als 200 Jahren, von 1772 bis 1775, umsegelte Kapitän James Cook den antarktischen Kontinent, sichtete jedoch nicht die Landmasse.

Der Engländer Edward Bransfield, ein Robbenfänger, sichtete als erster die Nordspitze des Grahamlands, eines Teils des antarktischen Festlandes. 1820 folgte die Inbesitznahme von Grahamland, auch Antarktische Halbinsel genannt, durch Großbritannien.

Im selben Jahr sichtete der amerikanische Robbenfänger Nathaniel B. Palmer den antarktischen Kontinent.

Eine französische Expedition unter Kapitän J. Dumont d'Urville führte 1839/40 zur Entdeckung von Adaeland und zu dessen Besitznahme für Frankreich.

1839 bis 1843 umfuhr der Engländer Sir James Clark Ross den Kontinent. Er kartographierte etwa 800 Kilometer der Küste von Victorialand, entdeckte das nach ihm benannte Rossmeer und die Ross-Insel und nahm beide für Großbritannien in Besitz.

Doch es gibt auch andere Entdeckeransprüche. Ein amerikanischer Robbenjäger soll als erster seinen Fuß auf das Eis gesetzt haben, Franzosen hißten die erste Flagge, Norweger erreichten als erste den Südpol und überstanden erstmalig einen arktischen Winter. Amerikaner schickten das erste Flugzeug, Briten überquerten als erste den Kontinent, und das erste Antarktiskind kam 1978 in einer argentinischen Forschungsstation zur Welt.

Die Antarktisforschung geht weiter. Weitere Entdeckungen und Überraschungen sind sicher.

Foto: Dr. Wilfried Bauer

Geheimauftrag für Alfred Ritscher

Göring plant Expedition in die Antarktis

Mit großer Sorge nahm die deutsche Reichsregierung in Berlin die Bemühungen anderer Staaten zur Kenntnis, sich mittels Expeditionen und Einrichtung von Forschungsstationen Teilgebiete der Antarktis durch Inbesitznahme zu sichern. Besonders eingehend wurden die Aktivitäten europäischer Länder in dem herrenlosen Kontinent beobachtet. Hierzu zählten vor allem Großbritannien, Frankreich, Norwegen und Rußland.

Hermann Göring brachte in seiner Eigenschaft als Beauftragter für den Vierjahresplan zum Jahresbeginn 1938 das Thema „Die Antarktis und Deutschland" auf die Tagesordnung einer Besprechung mit Adolf Hitler. Es ging dabei um die „Ernährung der deutschen Bevölkerung im Kriegsfall". Der Hinweis Görings, daß man den Walfang in der Antarktis durch eine deutsche Expedition nicht nur sicherstellen, sondern ausbauen müsse, fand nicht nur die Zustimmung des Reichskanzlers, sondern auch einer Reihe von Ministerien und Institutionen, für die nicht der Walfang und die Erschließung neuer Walfanggebiete in der Antarktis, sondern ganz andere Gründe für eine Antarktisexpedition ausschlaggebend waren.

Die Sicherung des deutschen Anteils an den Bodenschätzen, die unter dem Eis und im Meeresboden an der Küste vermutet wurden, darunter 01, sowie die strategische Bedeutung der Antarktis für einen eventuellen Seekrieg, waren den Militärs und den Polarforschern außerordentlich wichtige Aufgaben einer deutschen Südpolarexpedition.

Nachdem Hitler Göring grünes Licht für sein Vorhaben gegeben hatte, eine deutsche Antarktisexpedition vorzubereiten und noch im Jahr 1938 zu beginnen, liefen die Vorarbeiten, für die sich der Reichsminister einen handverlesenen Mitarbeiterstab gesichert hatte, an.

Deutsche Entdeckerfahrten in die Antarktis

Um sich sachkundig zu machen, forderte Göring zunächst einen Bericht über die bisherigen deutschen Aktivitäten in der Antarktis an, der ihm wenige Tage später vorlag.

Eduard Dallmann, 1830 in Blumenthal bei Bremen geboren, 1845 Schiffsjunge, bestand seine nautischen Prüfungen auf der Seefahrtschule Bremen 1850 und 1855 und wurde Steuermann auf dem Bremer Südsee-Walfangschiff „Otaheite". Von 1860 bis 1864 fuhr Dallmann als Kapitän das oldenburgische Walfangschiff „Planet".

Am 17. August 1866 landete Dallmann als erster auf Wrangel-Land. Von 1866 bis 1872 fuhr er als Kapitän auf der für Hackfeld auf der Werft von Bosse in Bremen-Burg gebauten Walfängerbark „Graf Bismarck". 1873 / 74 ging Kapitän Dallmann mit dem Segeldampfschiff „Grönland" für die Polarschiffahrtsgesellschaft Hamburg auf Fangfahrt in die Antarktis. Bei dieser Fahrt gelang es ihm, die Küste von Grahamland entlangzufahren und so einen Teil der Westküste der Antarktischen Halbinsel zu befahren. Dallmann fand auch den Einstich zwischen der Antwerpen-Insel und dem Kontinent, den er Bismarck-Straße taufte. Eduard Dallmanns großer Verdienst ist der von ihm erbrachte Beweis, daß hinter den vorgelagerten Inseln der eigentliche Kontinent Antarktis liegt. Dallmann, ein ausgezeichneter Kapitän und hervorragender Navigator und Kartograph, wurde zum deutschen Antarktispionier.

Bis zum Ende des Jahrhunderts fanden keine großen deutschen Antarktisexpeditionen mehr statt, doch einige wichtige Ereignisse standen im Zusammenhang mit dem weißen Kontinent. 1874 suchte Kapitän von Reibnitz mit der „Arkona" einen geeigneten Standort für die Beobachtung des Venus-Durchgangs im südlichen indischen Ozean, während 1874 / 75 die „Gazelle"-Expedition unter Kapitän Baron von Schlei-

nitz ozeanographische Forschungen in den drei südlichen Ozeanen durchführte.

Im Auftrag der Hamburgischen Dampfschifffahrtsgesellschaft fuhr Kapitän Carl Anton Larsen 1888 und 1893 mit dem norwe gischen Walf änger „Jason" die Seymaur-Inseln an sowie die Ostküste der Antarktischen Halbinsel. Er sah dabei als erster die Rückseite der Halbinsel.

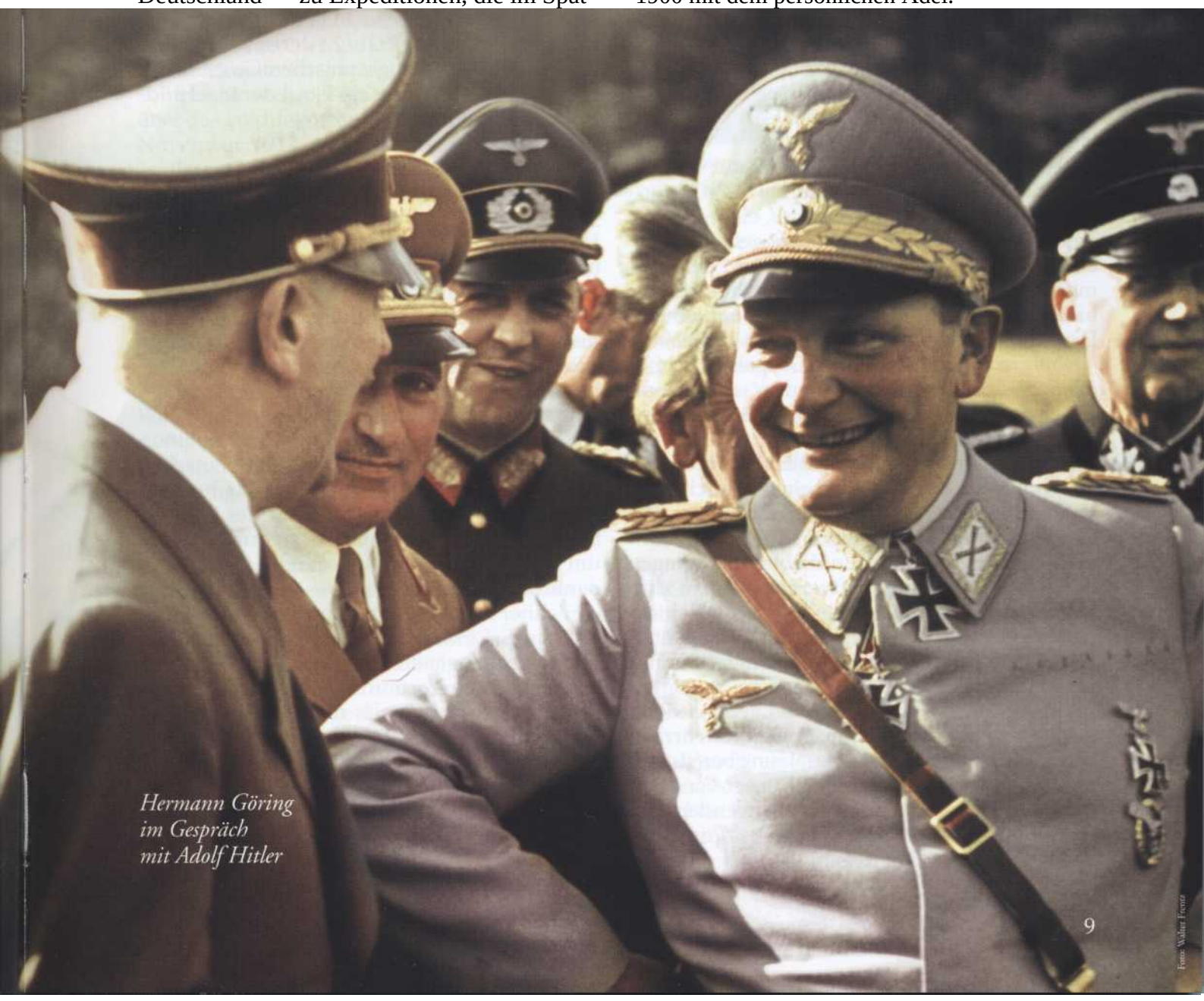
Unter Leitung von Professor Karl Chun brachte eine 1898 / 99 durchgeführte Tiefsee-Expedition mit dem Schiff „Valdia" wichtige Erkenntnisse von den Kerguelen-Inseln bis zum Enderby-Land.

Gegen „antarktische Untätigkeit"

Neue Impulse für die Antarktisforschung brachte der Internationale Geographen-Kongreß, der 1899 in Berlin stattfand. Das vom Kongreß beschlossene Aktionsprogramm veranlaßte drei Länder - Schweden, England und Deutschland — zu Expeditionen, die im Spät - sommer und Herbst des Jahres 1901 stattfinden sollten.

Die Beratungen und der Beschluß über das Aktionsprogramm war der Initiative von Georg von Neumayer, Vorsitzender der Deutschen Kommission für Südpolarforschung und Mitglied der Internationalen Polarkommission, zu verdanken, der vehement die „antarktische Untätigkeit" angeprangert hatte.

Georg von Neumayer, 1826 in der Pfalz geboren, international anerkannter Wissenschaftler auf den Gebieten Nautik, Magnetik, Meteorologie, Hydrographie und Astronomie und Gründer der Deutschen Seewarte in Hamburg, sah die Erforschung der Südpolargebiete als sein Lebensziel und unterstützte sie daher sowohl durch seine einflußreiche Stellung als auch durch wissenschaftliche Arbeiten, was ihm den Ruf als „Vater der deutschen Südpolarforschung" einbrachte. Aufgrund seiner hervorragenden wissenschaftlichen Arbeiten ehrte die Bayerische Krone Georg von Neumayer im Jahr 1900 mit dem persönlichen Adel.



Hermann Göring im Gespräch mit Adolf Hitler

Neumayer, wie Alexander von Humboldt Anhänger des erdmagnetischen Phänomens, zog aus Beobachtungen der Eisbewegung und Meeresströmung den Schluß, daß man vom Indischen Ozean aus über die Kerguelen tief nach Süden vorstoßen könne. östlich des Küstenstreifens, im Gebiet zwischen 50° und 100° Ost, vermutete er eine tief nach Süden ragende Meeresbucht.

Die Drygalski-Expedition 1901—1903

Am 18. Juli 1901 bestellte der deutsche Kaiser Wilhelm II. den 1865 in Königsberg geborenen, an der Universität Berlin lehrenden Professor für Geographie und Geophysik Erich von Drygalski zum Leiter einer wissenschaftlichen Antarktisexpedition. Die deutsche Reichsregierung bewilligte für die Expedition 1,5 Millionen Reichsmark, von denen ein eigenes Schiff, der Segler „Gauss", gebaut wurde.

Nach einer von Georg von Neumayer ausgearbeiteten Route für die Expedition 1901 fuhr Drygalski entlang dem 90. östlichen Längengrad Kurs nach Süden. Er wollte feststellen, ob zwischen der von den Polarforschern Wilkesy und Kemp gesichteten Küste tatsächlich Land lag.

Als Drygalski Ende Februar 1902 mit seinem Segler „Gauss" die Antarktis bei 92° Ost erreichte, sah er vor sich ein weites, eisbedecktes Land. Zu Ehren seines Auftraggebers, dem deutschen Kaiser, gab er diesem Land den Namen Kaiser-Wilhelm-Land. Zuvor, am 21. Februar 1902, hatte er die nach ihm benannten Drygalski-Inseln in der Ostantarktis entdeckt.

Völlig unerwartet hatte sich Drygalskis Schiff, der Segler „Gauss" festgefahren, er wurde vom Eis eingeschlossen. Diese ungewollte Zwangspause, die einige Probleme aufwarf, wurde zu Forschungsarbeiten genutzt. Man fuhr über die Eisschollen nach Süden, fand einen erloschenen Vulkan, den man Gaussberg taufte, sammelte Gesteins- und Lavaproben, nahm Eismessungen vor und förderte Kleintiere zutage. Drygalski führte die Luftvermessung in der Antarktis ein. Über eine Seilwinde und einen Anker wurde ein Fesselballon auf 500 Meter Höhe gebracht und die Umgebung fotographisch aufgenommen.

Anfang März 1903 wurde die Lage auf dem Segler immer kritischer, da die Kohlenvorräte verbraucht waren und die Besatzung bereits gezwungen war, die tranreichen Körper von Pinguinen als Brennmaterial zu verwenden. Es wurde höchste Zeit, daß die „Gauss" aus der Eisfalle freikam.

Dem Einfallsreichtum der Seglerbesatzung und ihres Kapitäns war es zu verdanken, daß dieses Mitte März 1903 gelang. Bereits im vorausgegangenen antarktischen Sommer hatten die Männer auf Geheiß von Drygalski das Eis von ihrem Schiff bis zum nächsten Stück offenen Wassers mit Asche bestreut. Die Asche absorbierte genügend Sonnenwärme, um einen nahezu zwei Meter breiten Kanal aufzuschmelzen, an dem entlang sich das Eis spaltete. So gelang es, den Segler vom Eismantel zu befreien und die Heimfahrt anzutreten.

Enttäuscht zeigte sich Drygalski nach seiner Rückkehr darüber, daß der Kaiser zwischenzeitlich das Interesse an der Expedition verloren hatte; offensichtlich hatte er gehofft, Drygalski würde bis zum Südpol vorstoßen, was acht Jahre später, 1911, erst dem Norweger Roald Amundsen gelang.

Die Auswertung aller während der Drygalski-Expedition aufgezeichneten Forschungsergebnisse dauerte 16 Jahre und füllte 20 Bände und zwei Atlanten. 1906 erhielt Erich von Drygalski eine Professur an der Münchner Universität und wurde 1921 /22 deren Rektor und Vorsitzender der Geographischen Gesellschaft. Nach Drygalski wurde ein Fjord der Insel Südgeorgien benannt.

Filchner mit der „Deutschland" in der Antarktis

Mit dem Auslaufen des aus Norwegen stammenden Polarschiffes „Deutschland" aus dem Hamburger Hafen begann am 3. Mai 1911 die nächste deutsche Antarktisexpedition. Leiter dieses Südpol-Unternehmens war der 34jährige in München geborene Kürassieroffizier und Geophysiker Wilhelm Filchner. Filchner hatte ein Jahr zuvor eine Spitzbergen-Expedition geleitet, die der Vorbereitung seiner Expedition 1911 /12 diente. Mit dieser zweiten deutschen Antarktisexpedition verfolgte er das kochgesteckte Ziel, über die Erreichung des Südpols hinaus als erster die Antarktis zu durchqueren, um festzustellen, ob sie einen oder zwei Kontinente bildet.

Filchner konzentrierte seine Arbeit zunächst auf die Erforschung des südlich vom Weddellmeer gelegenen Gebietes. Er wollte feststellen, ob die Vermutung anderer Polarforscher richtig war, nach der sich die großen Einbuchtungen des südlichen Ross- und Weddellmeers nach Süden hin fortsetzten, sich träfen und so einen Durchstich bildeten, der die West- von der Ostantarktis in Form eines großen, eisbedeckten Meeresarmes voneinander trennten.

Erschwert wurde die Arbeit der Filchner-Expedition von Beginn an durch Eisbarrieren, die sein Forschungsschiff „Deutschland" einengten. In der Umklammerung einer Eisscholle lag das Schiff eine Woche fest. Erst Ende Januar 1912 erreichte Filchner den antarktischen Kontinent in Coats-Land. Der Küstenlinie nach Westen folgend entdeckte die „Deutschland" bei 35° West überraschend das Gegenstück zur Ross-Barriere. Es gelang Filchner, dieser Linie noch weitere etwa 350 Kilometer zu folgen. Danach machte Packeis die Weiterfahrt unmöglich. Etwa 600 Quadratkilometer Tafeleis, das sich bei stürmischem Wetter plötzlich selbständig gemacht hatte, verhinderte in dieser östlichen Ecke des Schelfs den Aufbau einer deutschen Forschungsstation. Filchner versuchte dieses gefährliche Gebiet mit seinem Schiff sofort zu verlassen, was jedoch mißlang. Am 10. März 1912 saß die „Deutschland" erneut fest. Neun Monate lang trieb das Schiff mit seiner Besatzung über das Weddellmeer, erst im November 1912, als der antarktische Sommer begonnen hatte, kam es wieder frei.

Organisierte die Vorbereitung: Staatsrat Helmut Wohlthat

Von dem ursprünglichen Expeditionsprogramm konnte nur ein Bruchteil realisiert werden. Hierzu gehörten das Erreichen der Südostspitze im Weddellmeer, die Benennung der Prinzregent-Luitpold-Küste, die ersten exakten Messungen von der großräumigen Drift des Packeises und die Entdeckung des heute nach dem Polarforscher benannten Filchner-Schelfeises.

Nicht nur während des Ersten Weltkrieges, auch in den Jahren danach ruhte die Antarktisforschung — und dies nicht nur in Deutschland.

Erste Vorbereitungen für die dritte deutsche Antarktisexpedition

Mit Interesse hatte Göring zur Kenntnis genommen, daß Deutschland bisher nur zwei offizielle Antarktisexpeditionen mit unterschiedlichem Erfolg durchgeführt hatte und daß deutsche Polarforscher und Wissenschaftler auch an ausländischen Antarktisunternehmen beteiligt gewesen waren. Er hatte aber auch zur Kenntnis nehmen müssen, daß seit der Filchner-Expedition vor 25 Jahren keine deutschen Forscher mehr in der Antarktis gewesen waren und keine weitere Expedition durchgeführt worden war.

Als Beauftragter für den Vierjahresplan wußte Göring, wie wichtig der Walfang in der Antarktis für Deutschland war und wie notwendig es erschien, diesen sicherzustellen und neue Fanggebiete zu erschließen. Für ihn schien es höchste Zeit, eine große Expedition in die Antarktis zu entsenden.

Am 9. Mai 1938 wurde ihm ein von Mitarbeitern seines Ministeriums ausgearbeiteter Plan für eine Antarktisexpedition, die im antarktischen Sommer 1938 / 39 durchgeführt werden sollte, vorgelegt. Er billigte ihn und beauftragte Staatsrat Helmut Wohlthat, Ministerialdirektor z.b.V. (zur besonderen Verwendung), mit der Vorbereitung der Expedition und stattete ihn mit allen Vollmachten aus.

Der Ministerialbeamte hatte für diesen bedeutenden logistischen Großauftrag nur sechs Monate Zeit, da Göring den Beginn der Expedition, das Auslaufen des Expeditionsschiffes, auf Sonnabend, den 17. Dezember 1938, festgelegt hatte.

Am Tag des Auftragsempfangs hatte der Ministerialdirektor zum Beispiel weder ein Schiff mit einem Kapitän noch einen Expeditionsleiter. Auch war ihm noch kein Polarforscher und Wissenschaftler bekannt, der für die Expedition, die große Anforderungen an die Qualifikation und die Gesundheit stellte, geeignet erschien. Unter normalen Umständen hätten für die Vorbereitung der Expedition zwei Jahre Zeit zur Verfügung stehen müssen.

Nach dem 9. Mai wurde auf Initiative und oft unter der Leitung von Wohlthat fast pausenlos getagt, in den verschiedenen Ministerien wurden Ressortbesprechungen durchgeführt, es wurde telefoniert und geschrieben und alles getan, um in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit die große Antarktisexpedition optimal vorzubereiten.

Ministerialdirektor z.b.V. Wohlthat richtete sich bei seinen Vorbereitungen nach dem mit seinem Dienstherrn, Hermann Göring, abgesprochenen Konzept, das detailliert die Aufgaben der Expedition enthielt. Danach war es das Ziel, durch einen Erkundungsvorstoß in die antarktischen Gewässer und in das Innere des antarktischen Kontinents, Deutschland ein Mitbestimmungsrecht und seinen gebührenden Anteil bei der kommenden Aufteilung der Ant-

arktis unter den Großmächten zu sichern und damit die Voraussetzungen für das ungeschmälerte Recht des Deutschen Reiches auf ungestörte Ausübung eines für seine 80 Millionen Menschen lebenswichtigen Walfangs zu schaffen. Die wissenschaftlichen Forschungen der Expedition sollten an die Forschungen von Erich von Drygalski (1901-1903) und Wilhelm Filchner (1911-1913) anknüpfen.

Dementsprechend waren die Aufgaben auf die einzelnen Wissenschaftsgebiete wie folgt verteilt:

- Geographie: Gewinnung einer Landkarte des Küstengebietes im Arbeitsabschnitt durch fotogrammetrische Vermessung aus der Luft.
- Meteorologie: Wetterberatung der Flugzeuge und Erforschung der höheren Schichten der Atmosphäre mittels Radiosonden.
- Ozeanographie: Reliefaufnahmen des Meeresbodens mittels Echolotungen, Oberflächenbeobachtungen mit dem Sund-Schöpfer. Temperaturmessungen, Durchführung hydrographischer Serien, Erkundung der Eisverhältnisse.
- Biologie: Beobachtungen über Vorkommen von Walen, Robben, Vögeln, Planktonfänge und Sammlung von Erfahrungen über die Nahrungsauswahl und Nahrungsaufnahme von Walkrebsen.
- Nautik: Erprobung nautischer Geräte und Tabellen, Kimmtiefenmessungen; Nachprüfung von Angaben in den deutschem Seekarten: Herstellung von Küstenansichten für Seehandbücher.

Um diese Vielzahl wichtiger Aufgaben in den wenigen Monaten des antarktischen Sommers bewältigen zu können, sah der Staatsrat vor, auf die bisherige umständliche und zeitraubende Praxis der Polarforschung mit Hunden und Schlitten zu verzichten und an ihrer Stelle, insbesondere für die Inlanderkundung, ein neuzeitliches Hilfsmittel der Wissenschaft und Technik einzusetzen: das Flugzeug.

Die Deutsche Lufthansa als Partner

Der Deutschen Lufthansa war es 1934, 17 Jahre nach der ersten Atlantiküberquerung mit einem Flugzeug durch Lindbergh, als erster Luftfahrtgesellschaft der Welt gelungen, Amerika und Europa auf dem Luftweg miteinander zu verbinden.

Der erste planmäßige Transozeanflug der Deutschen Lufthansa erfolgte über die Route Berlin - Stuttgart - Sevilla - Bathurst - Natal nach Rio de Janeiro und Buenos Aires. Die 11.369 Kilometer lange Strecke wurde in fünf Tagen zurückgelegt.

Die eigentliche Atlantiküberquerung begann in Bathurst / British Gambia. Das einzige für diese enorm weite Etappe geeignete Flugzeug war das Dornier-Wal-Flugboot, allerdings konnte auch dieses den Atlantik nicht nonstop überqueren. Die Auftankung im Flug, die die Deutsche Lufthansa erprobte, bereitete unter den damaligen Bedingungen nicht allzu große Schwierigkeiten.

Eine Lösung brachte hier das als „schwimmende Insel" bezeichnete Flugzeugstützpunktschiff, das mit Hilfe eines Schleppsegels und eines Krans ein gelandetes Wasserflugzeug (Flugboot) aufnehmen, betanken und anschließend mit Hilfe eines Katapults wieder starten konnte

Das erste Schiff, das von der Deutschen Lufthansa zu einem solchen Flugzeugstützpunktschiff umgebaut wurde, war der 1905 gebaute Dampfer „Westfalen" der Reederei Norddeutscher Lloyd Bremen (NDL), der, ausgerüstet mit einem Schleppsegel und einer Heinkel-Großflugzeugschleuderanlage, im Auftrag der DLH seinen Dienst aufnahm.

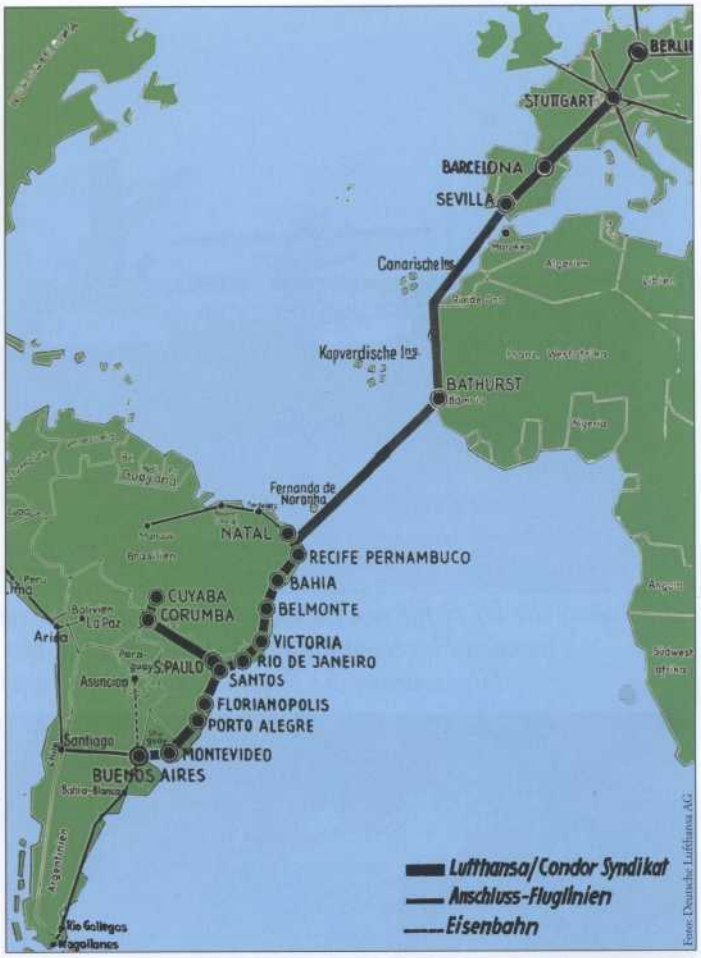
Nach der „Westfalen" übernahm die Deutsche Lufthansa 1934 von der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa" Bremen das Motorschiff „Schwarzenfels", ließ es zum Flugzeugstützpunktschiff umbauen und setzte es unter dem neuen Namen „Schwabenland" in Fahrt. Zwei weitere Flugzeugstützpunktschiff-Neubauten folgten mit „Ostmark" und „Friesenland".

In den Jahren 1934 bis 1937 absolvierten die Lufthansa-Flugzeuge 309 Flüge im Südatlantik-Flugdienst. Sie legten dabei 2.420.416 Flugkilometer zurück.

Für die vom Reichsluftfahrtministerium Berlin 1938 geplante Antarktisexpedition konnte es keinen besseren Partner geben als die Deutsche Lufthansa, die sich bereits im ersten Gespräch bereit erklärte, sich an der Expedition zu beteiligen und diese partnerschaftlich zu unterstützen. Die DLH bot die idealen Voraussetzungen für eine partnerschaftliche Zusammenarbeit. Sie verfügte über jahrelange Erfahrungen auf dem Gebiet des Uberseeflugs sowie über eine hervorragende technische und kaufmännische Organisation, zudem besaß sie vier schwimmende Flugzeugstützpunkte mit je zwei Dornier-Walen (Wasserflugzeugen) und einem ausgezeichnet geschulten und flugerfahrenem Personal.

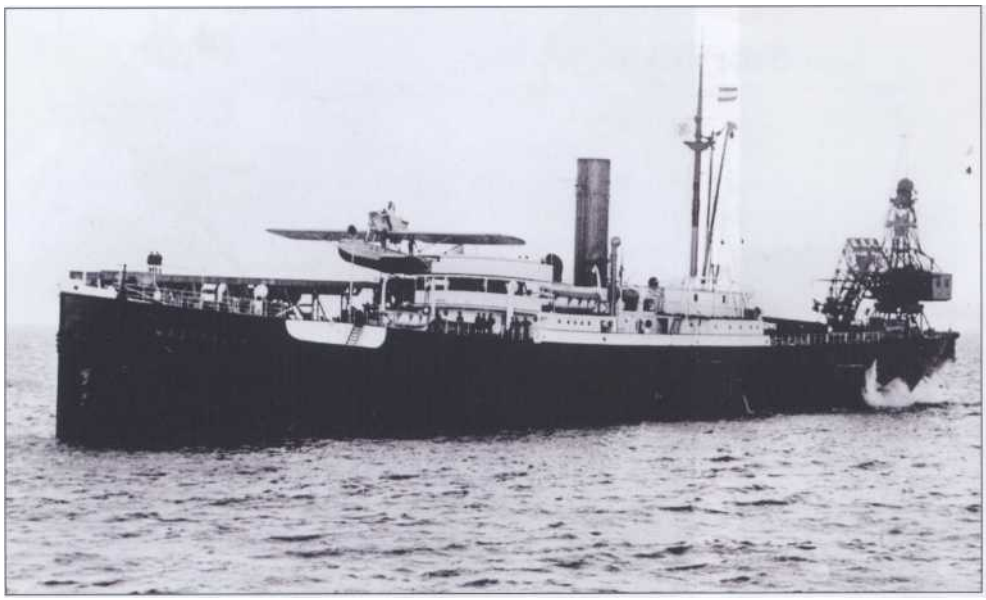
Die DLH erklärte sich sofort bereit, ihren Dampfer „Westfalen", der als Flugzeugstützpunkt seinen Dienst zwischen Bathurst und Natal versah, zur Verfügung zu stellen. Dafür sollte das Schiff nach Rio de Janeiro verlegt werden, dort eine Eisverstärkung erhalten und

Mit Alfred Ritscher war die ideale Person für die Leitung der Expedition gefunden. In dem 60jährigen Regierungsrat im Oberkommando der Kriegsmarine verbanden sich Kompetenzen als Schiffskapitän, Flugkapitän und Polarforscher.



Streckenführung des deutschen Luftpostdienstes Deutschland — Südamerika 1934 Hier hatten sich die Dornier-Wal-Flugboote „Passat" und „Koreas" der DLH Anfang der 1930erJahre auf vielen Atlantiküberquerungen bewährt.

Ein Zehn- Tonnen-Dornier- Wal auf der Schleuderanlage des Flugzeugstützpunktschiffes „Friesenland" der Deutschen Lufthansa (DLH)



1934 setzte die DLH für den Luftpostdienst nach Südamerika ihren ersten schwim-
menden Flugzeugstützpunkt ein — den Dampfer „ Westfalen `.
Hier wurden die Flugboote nach vorne geschleudert.

Als einziges Schleuderschiff der DL
Dieser Kran der Berliner Firma
bis zu einer Schräglage d

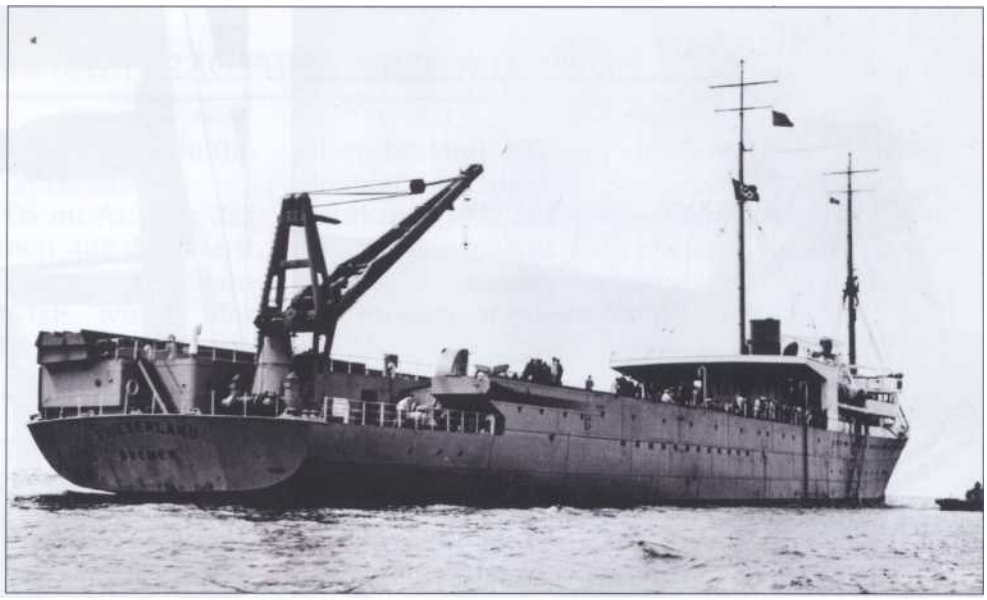
Von der Deutschen Dampfsschiffahrts-Gesellschaft „Hansa" Bremen übernahm die DLH das Motorschiff „Schwarzenfels ". Nach seinem Umbau zum Flugzeugstütz-punkt erhielt es den Namen „Schwabenland ".

Der planmäßige Luftpostdienst nach
1934 eröffnet. Ein Brief bis 5 Gramm koste
Luftpostlinie waren das Berliner Postamt Ctind

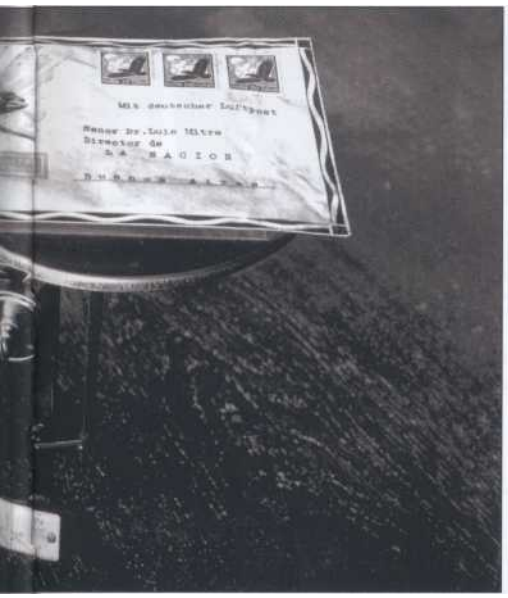
Staatssekretär Erhard Milch, Ministerialrat Dr. Heinz Orlovius,
Freiherr Günther von Gablenz und andere beobachten am 17. August 1934 in
Hamburg das Landemanöver eines Flugbootes der „Schwabenland ".

Hier wird das Seeflugzeug Blohm
von dem Flugzeugstützpu
per Katapult gest

erhielt die „ Westfalen " einen Drehkran. Becker konnte Lasten von 15 Tonnen Schiffes von 15 Grad heben.



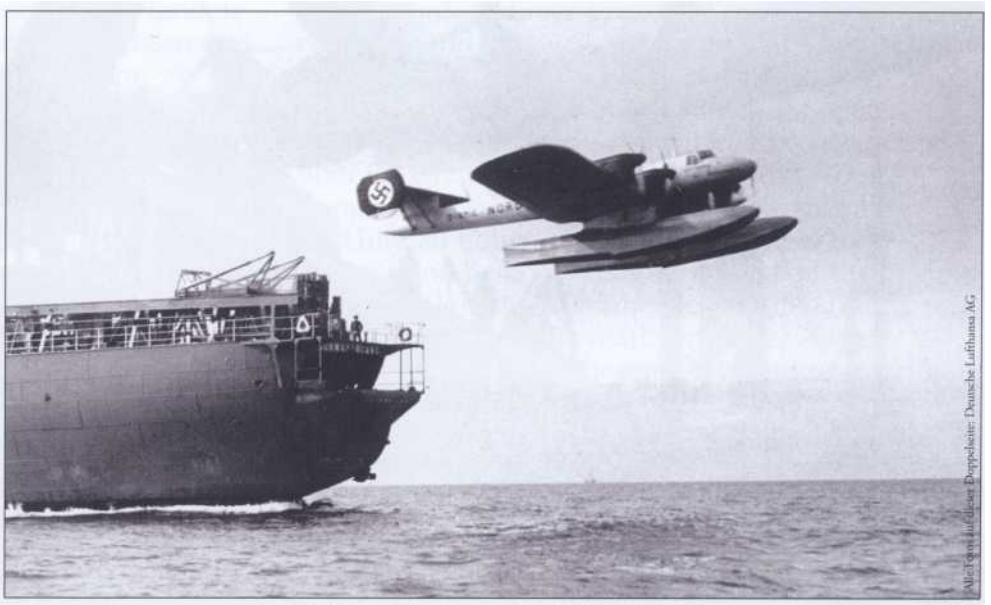
Das Motorschi „Friesenland" war ein von der DLH in Auftrag gegebener Flugzeugstützpunktschiff-Neubau.



m erika wurde von der DLH am 3. Februar stete 1,75 Reichsmark. Sammelstellen für diese und das Postamt 9 in Stuttgart.

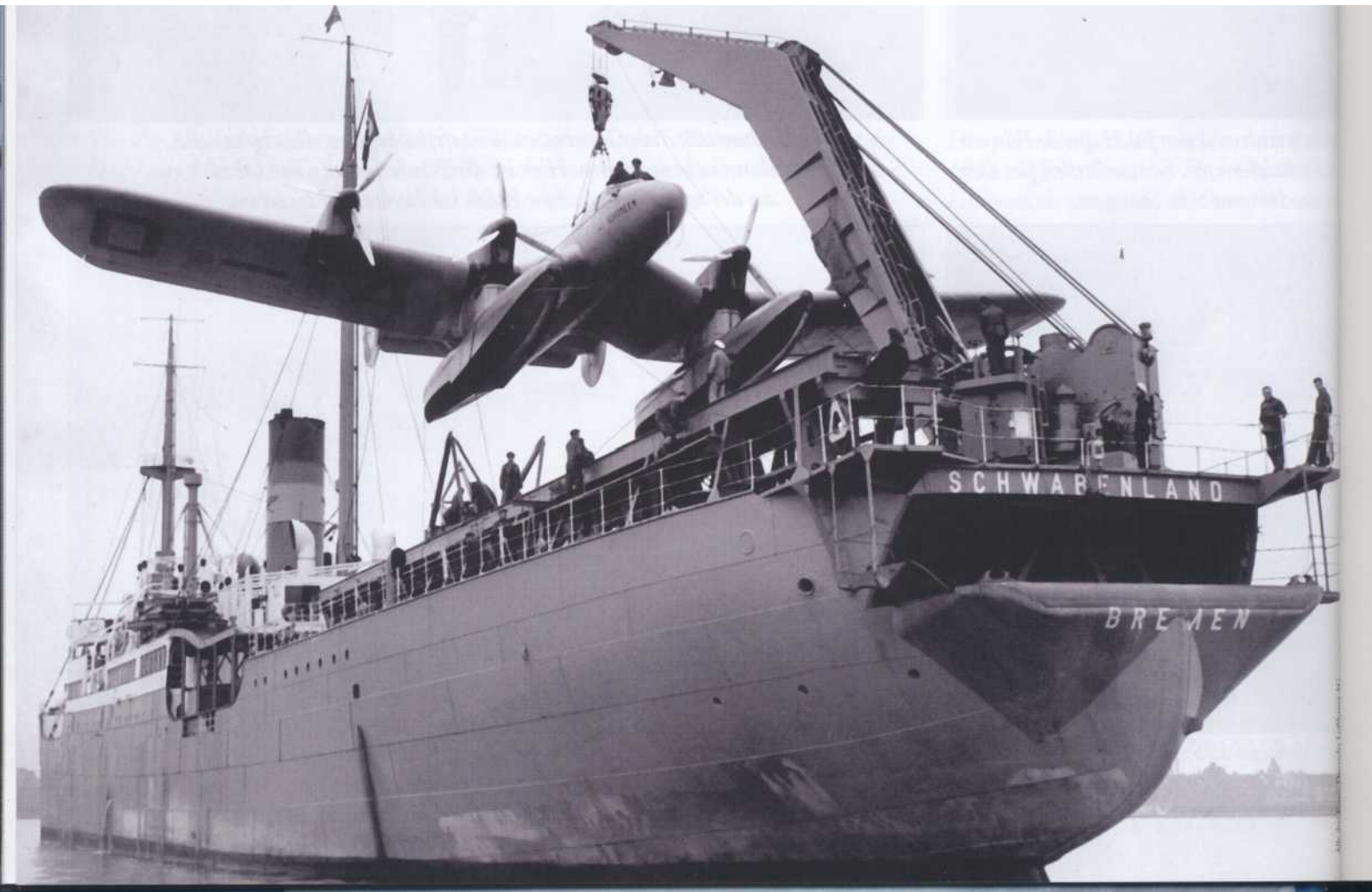
In Bathurst/ British Gambia in Westafrika begann die eigentliche Atlantiküberquerung. Hier ist die Niederlassung der DLH an der westafrikanischen Küste im Jahr 1935 zu sehen.

& Voß Ha 139 „Nordmeer" ktschiff„ Schwabenland" aus artet (um 1937).



Deutlich zu erkennen ist, daß die Flugboote nach hinten katapultiert wurden, was den umklappbaren Kran notwendig machte.

Die Flugzeugstützpunktschiffe der DLH gewährleisteten in den 1930er Jahren einen reibungslosen transatlantischen Postverkehr. Oben links: Dornier-Wal-Flugboot „ Taifun" auf der Schleuderanlage der »Friesenland: Oben rechts: Bedienanlage für die Katapultanlage der„ Westfalen ". Unten: Das Seeflugzeug Blohm & Voß Ha 139 „Nordmeer" am Kran der „Schwabenland"



sachgemäß ausgerüstet werden. Dies hoffte man bis Ende November 1938 zu schaffen.

Als Frachtdampfer 1905 / 06 im Auftrag des Norddeutschen Lloyd Bremen auf der Werft J.C. Tecklenborg in Wesermünde gebaut und im Nordamerikadienst eingesetzt, wurde der Dampfer „Westfalen" von der Deutschen Lufthansa 1932 gechartert, ein Jahr später angekauft und danach bei der Deutschen Schiff- und Maschinenbau AG (Deschimag) Bremen zum Flugsicherungsschiff umgebaut.

Am 3. Mai 1933 verließ die „Westfalen" den Kieler Hafen zur ersten Erprobungsfahrt. Die zweite Versuchsreihe begann unter Leitung des Flugleiters der Deutschen Lufthansa. Freiherr von Buddenbrock am 6. Oktober 1933, Kapitän des Schiffes war A. Dettmering. Nach diesen beiden erfolgreich verlaufenen Erprobungsfahrten nahm die „Westfalen" im Februar 1934 ihren Dienst als Flugzeugstützpunkt im Südatlantik auf.

Um das relativ alte Schiff auf seine Verwendbarkeit bei der geplanten Antarktisexpedition zu überprüfen, hatte Staatsrat Wohlthat, in dessen Händen die Federführung des „Unternehmens Antarktis" lag, Marinebaurat a.D. Kaye nach Rio de Janeiro geschickt. Kaye war gleichzeitig Sachverständiger des Germanischen Lloyd und Betreuer der vier Katapultschiffe der Deutschen Lufthansa.

Schiffs- und Flugkapitän Alfred Ritscher

Eine der wichtigsten und zugleich schwierigsten Aufgaben für Staatsrat Wohlthat war zweifellos die Suche nach einem geeigneten Südpol-Expeditionsleiter.

Dieser sollte Polarerfahrung haben, Flugkapitän sein und möglichst auch noch Handelsschiffskapitän. Um diese Aufgabe zu lösen und einen entsprechend geeigneten Mann zu finden, kam der Staatsrat auf eine Empfehlung von Konteradmiral Dr. Conrad zurück, der in der Tat einen Mann kannte, der diese Voraussetzungen erfüllte und der zur Zeit als Regierungsrat in der Nautischen Abteilung des Oberkommandos der Kriegsmarine tätig war und für die ihm zugedachte Aufgabe sicherlich abkömmlich sein würde.

Es handelte sich um Alfred Ritscher.

Alfred Ritscher, als Sohn eines Arztes am 23. Mai 1879 in Bad Lauterberg im Harz geboren, verließ mit der Obersekundarreife das Gymnasium, mit dem Ziel, zur See zu fahren und Kapitän zu werden. 1897 machte er seine erste Reise als Schiffsjunge auf dem Bremer Vollschiff „Emlie". Fünfeinhalb Jahre fuhr er vor dem Mast, bestand 1903 auf der Seefahrtschule in Bremen das Patent als Steuermann auf großer Fahrt und 1907 auf der Seefahrtschule Altona das Kapitänspatent. Anschließend fuhr er vier Jahre bei der Hamburg-Amerika-Linie und der Hamburg-Süd.

Mittlerweile ein erfahrener und erfolgreicher Schiffsführer, bot ihm 1912 das Reichsmarineamt eine Stelle an dem neu geschaffenen Seehandbuchwerk an, die er annahm. Dort lernte er den Polarforscher Schröder-Stranz kennen, der für den Sommer 1912 eine wissenschaftliche Expedition entlang der „Nordöstlichen Durchfahrt" plante und probehalber eine Durchquerung des Nordostlandes von Spitzbergen. Die Expedition hatte das Ziel der Erprobung von Menschen und Material im Eis. Ritscher nahm das Angebot von Schröder-Stranz an, das Expeditionsschiff „Herzog Ernst" als Kapitän zu führen und die Leitung der Aeronautischen Abteilung, das heißt der Erkundung mittels Flugzeug, zu übernehmen, wofür er zuvor aber noch das Patent als Flugzeugführer erwerben mußte. Dies gelang ihm, obwohl er beim Prüfungsflug aufgrund eines Bruchs des Höhenleitwerks abstürzte und nicht unerheblich verletzt wurde.

Die Expedition war vom Pech verfolgt, die beabsichtigte Ostumrundung von Spitzbergen erwies sich als unmöglich. Das Schiff fuhr entlang der Westküste und in nördlicher Richtung weiter bis jenseits des Nordkaps von Nordostland.

Trotz eines plötzlichen Wetterumschlags, der das Polareis an die Nordküste heranpreßte, gelang es Kapitän Ritscher, sein Schiff aus dieser bedrohlichen Lage bis zur Sorgebucht zurückzuführen und auf Strand zu setzen. Die Besatzung war dem Hungertod preisgegeben, wenn nicht rasch Hilfe kam; man hatte nur mit einem Sommerunternehmen gerechnet und war dementsprechend mit weniger Proviant ausgerüstet.

Ohne zu zögern, machte sich einen Tag später, am 20. Dezember 1912, Kapitän Ritscher bei über 30 Grad Kälte auf den Weg, um für die hungernde Besatzung seines Expeditionsschiffes Hilfe zu holen. Begleitet von seinem Expeditionshund Bella bewältigte er in sieben Tagen die 210 Kilometer bis zur nächsten Siedlung, der Kohlenstadt Longyearbyen in der Adventbucht im Eisfjord. In diesem brach er kurz vor der Ankunft noch ein, was ihm Erfrierungen einbrachte und ihn den halben rechten Fuß kostete.

Dieser Alleinmarsch bei arktischer Kälte, Schneesturm und Dunkelheit war eine einmalige Energieleistung von Alfred Ritscher, der keine Polarkleidung besaß und vorher noch nie

auf Skiern gestanden hatte. An Lebensmitteln standen ihm nur einige Kilogramm Graupen und etwas getrocknetes Rentierfleisch zur Verfügung.

Am Ziel vollkommen erschöpft angelangt, konnte er drahtlos den Verlauf der Expedition nach Hause melden und die dringend benötigte Rettung der auf dem Expeditionsschiff zurückgelassenen Besatzungsmitglieder veranlassen; sie wurde sofort vorgenommen.

Nach Rückkehr von der mißglückten Nordpolar-Expedition kehrte Ritscher in sein Arbeitsgebiet beim Reichsmarineamt zurück.

Während des Ersten Weltkrieges war Ritscher Reserveoffizier der Kaiserlichen Marine in Seefliegerstellungen, zuletzt Kommandeur der Marine-Landflieger. Nach dem Krieg kehrte er in das Reichsmarineamt zurück. Vorübergehend wechselte er zur Deutschen Lufthansa, bei der er die Abteilung Flugnavigation leitete. 1933 kehrte er in seine Tätigkeit beim Reichsmarineamt zurück und zwar zuletzt Regierungsrat im Oberkommando der Kriegsmarine.

Ein Auftrag unter Schweigepflicht

Der fast 60 Jahre alte Kapitän Alfred Ritscher verbrachte im Juli 1938 seinen 14tägigen Urlaub, wie fast in jedem Jahr im Harz, dort, wo er geboren und aufgewachsen war. Er hatte sich in einer Pension im Siebertal eingemietet und genoß die Ruhe, die er im Großstadtgetriebe Berlins so vermißte.

Das Kalenderblatt zeigte den 26. Juli 1938. Ein herrlicher Sommertag hatte begonnen. Ritscher war Frühaufsteher. Er saß zusammen mit anderen Pensionsgästen am Frühstückstisch im Garten des Hauses, nicht ahnend, daß dieser Tag eine bedeutende Wende in seinem Leben vorsah.

Plötzlich eilte die Wirtin aus dem Haus und rief ihm zu: „Ein Telefongespräch für Sie, Herr Kapitän."

„Wer will denn so früh etwas von mir?!" murmelte Ritscher vor sich hin, als er zum Telefon ging.

Es war nur das Postamt im nahen Braunlage. Pflichtbewußt teilte ihm ein Beamter mit, daß ein Haufen postlagernder Briefe für ihn auf Abholung warte, darunter sei ein Brief aus Berlin, der den Anschein mache, als ob er Wichtiges enthalte.

Durch diese Mitteilung neugierig geworden, machte sich Ritscher gleich nach dem Frühstück mit seinem DKW-Wägelchen auf den Weg nach Braunlage. Der Brief, den er sofort unter vielen anderen herausfand, war in der Tat wichtig, sehr wichtig sogar. Der Absender war der ihm gut bekannte Konteradmiral Dr. Conrad vom Oberkommando der Kriegsmarine in Berlin. Dieser teilte ihm unter Schweigepflicht mit, daß die Regierung eine wissenschaftliche Expedition in die Antarktis entsenden würde, deren Gesamtleitung ihm angetragen werden solle, wenn er bereit wäre, sie zu übernehmen. Da die Angelegenheit sehr eilte, solle er am 1. August zu einer ersten Information bei ihm in Berlin persönlich vorsprechen.

Bereits zwei Stunden später sandte Ritscher ein Eiltelegramm an den Admiral nach Berlin, das nur die knappe Mitteilung enthielt: „Selbstverständlich bereit - 1. August zur Stelle!"

Was den Kapitän und Regierungsrat beim Oberkommando der Kriegsmarine Alfred Ritscher in Berlin erwartete, „als ich am 1. August, zunächst als von höherer Stelle noch unbestätigter Leiter der geplanten Unternehmung, versuchte, mir von dem Stand der Angelegenheit ein Bild zu machen", beschreibt er in seinen Erinnerungen: „Einen Büroraum im Bereich ihrer Atlantikflugbetriebsleitung stellte mir die Lufthansa zur Verfügung, und ich durfte auch der vielbeschäftigten Sekretärin des Abteilungsleiters - wenn sie Zeit hatte - Briefe diktieren! Sekretärinnen waren knapp damals; vergeblich suchte ich nach einer Schreibhilfe, während gleichzeitig die vorbereitenden Arbeiten auf allen Gebieten in größter Eile in Angriff genommen werden mußten. Es galt, mit den Sachbearbeitern bei den beteiligten Ministerien, Behörden und Instituten Fühlung aufzunehmen, den Schiffsweg festzulegen, den Plan für die nautischen und wissenschaftlichen Aufgaben zu umreißen, die nötigen Geräte dafür zu bestellen und die Aufgaben im einzelnen durchzuberaten. Ferner waren Lieferanten ausfindig zu machen für die Kleiderausrüstung der Schiffsbesatzung, für die Polarausrüstung des fliegenden Personals an Flug- und Marschkleidung, für Schlitten, Skier, Kochgeräte, Zelte u. dgl. und Preise dafür einzuholen, Abwurfpfeile für den später noch zu nennenden Zweck herstellen zu lassen und an geeeigneter Stelle auszuprobieren, Gewehre und Munition zu beschaffen, eine geeignete Bücherei zusammenzustellen und vor allem das Wichtigste, das für die fotogrammetrische Vermessung des antarktischen Inlandes bestimmte Lichtbildgerät zu bekommen und es in die Flugzeuge einzubauen. Darüber hinaus mußte das gesamte andere Lichtbild-, Kinofilmgerät und -material zusammengestellt und besorgt werden; es durfte nicht vergessen werden, dem Norddeutschen Lloyd, dem die Bewirtschaftung des Schiffes oblag, Fingerzeige bezüglich der Zusammenstellung einer geeigneten Lebensmittel- und Apothe-

kenausrüstung für die über 80 Mann starke Schiffsbesatzung zu geben, Pemmikan als Notproviant für Landungsabteilungen vom Auslande zu beschaffen, wissenschaftliche Geräte aus allen Teilen des Reiches und sogar aus dem Auslande zusammenzusuchen; das alles so billig, so gut und so schnell wie möglich. Denn vom spätesten Ausreisetermin, dem 15. Dezember 1938, trennten uns nur noch gute drei Monate. Vorläufig war aber noch kein Pfennig Geld in der Kasse, so daß alle Bestellungen immer wieder bis zur äußersten Grenze der Liefertermine hinausgeschoben werden mußten.

Hinderlich war die im Augenblick politisch bewegte Zeit - es ging um die Wiedervereinigung Sudetendeutschlands mit dem Reich -, in der Kriegs- und Luftfahrtministerium mit eigenen Aufgaben vollauf beschäftigt waren."'

Hiobsbotschaft aus Brasilien

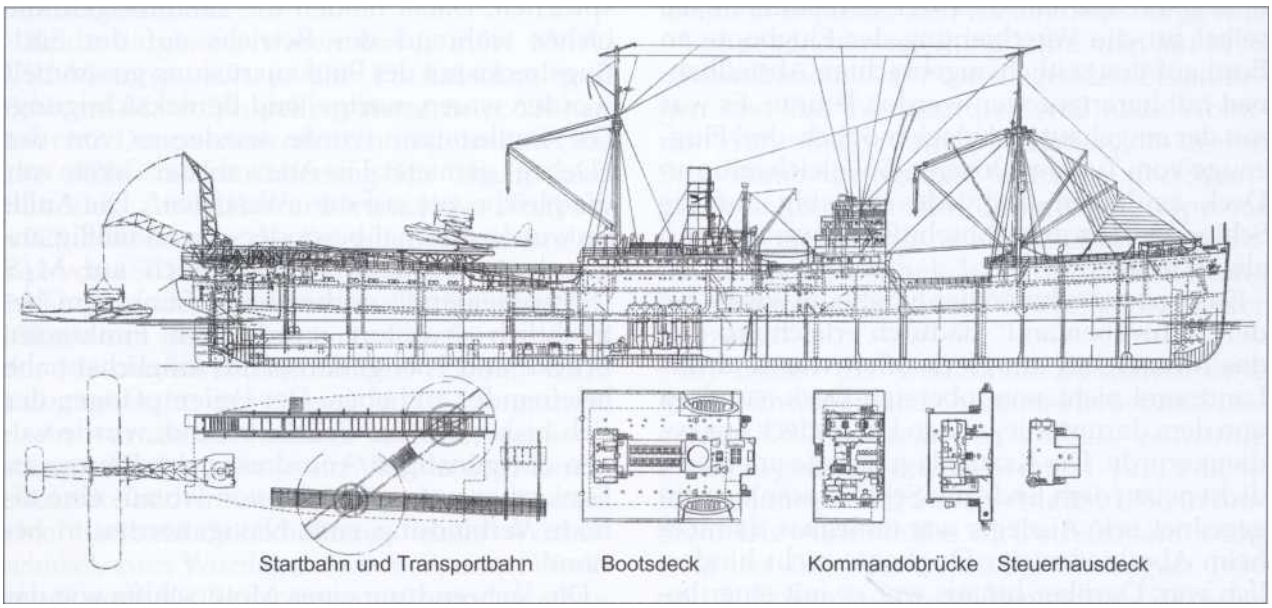
Wie ein Blitz aus heiterem Himmel schlug Ende August in Berlin die Funknachricht von Marinebaurat Kaye aus Rio de Janeiro ein: „Das Katapultschiff ‚Westfalen' der Deutschen Lufthansa steht für die Antarktisexpedition nicht zur Verfügung!"

Die Begründung: Die 1905 gebaute „Westfalen" stand nicht mehr auf der Höhe der Zeit. Der für Reparatur und Umbau des desolaten, 33 Jahre alten, zum Katapultschiff umgebauten Frachters zum Antarktisexpeditionsschiff erforderliche Zeitraum ließ eine termingerechte Fertigstellung unmöglich erscheinen.

Ritscher hatte sich, als er Anfang August in Berlin seine neue Aufgabe übernahm und erfahren hatte, daß die „Westfalen" in Rio de Janeiro als Expeditionsschiff umgebaut werden sollte, dagegen ausgesprochen. Er kannte das Schiff aus seiner Zeit bei der Lufthansa und wußte um dessen Zustand. Mit Recht fürchtete er, daß die dringend notwendigen Reparaturen und die umfangreichen Umbauten in einem so fernen Land nicht gewissenhaft überwacht werden könnten und daß die termingerechte Fertigstellung so kaum zu garantieren sei. „Am allerwenigsten", so schreibt Ritscher in seinen Erinnerungen, „wäre die [...] mit allen Mitteln angestrebte und bis zuletzt in Deutschland in weitem Maße gelungene Geheimhaltung der Unternehmung in Rio de Janeiro durchführbar gewesen."[3]

Der Verzicht darauf, das Katapultschiff „Westfalen" unter diesen Bedingungen und Umständen unter Zeitdruck in Rio de Janeiro reparieren und umbauen zu lassen, war für den Ministerialdirektor z.b.V. Wohlthat, den verantwortlichen Beamten des Reichsluftfahrtministeriums für die Antarktisexpedition in Berlin, ebenso überzeugend wie für den Direktor der Deutschen Lufthansa, Freiherr von Gablenz, der sofort nach Bekanntwerden des Ausfalls der „Westfalen" den Flugzeugstützpunkt „Schwabenland" als Expeditionsschiff vorschlug. Dieser Vorschlag wurde von Alfred Ritscher, der auch dieses Schiff kannte, besonders lebhaft begrüßt.

Es wäre unverantwortlich gewesen, auch nur einen Tag Zeit zu verlieren. Daher wurde im Reichsluftfahrtministerium und in der Atlantikflug-Betriebsleitung der Deutschen Lufthansa Einverständnis darüber erzielt, das Motorschiff „Schabenland" nach seinem letzten Katapultschuß für den Nordatlantik-Flugdienst am 20. Oktober vom Hafen Horta auf den Azoren nach Hamburg zu überführen.



Diese Rißzeichnung zeigt das Expeditionsschiff „Schwabenland" im Längsschnitt sowie seine oberen Decks.

MIS „Schwabenland" wird Expeditionsschiff

Das Motorschiff „Schwabenland" hieß ursprünglich „Schwarzenfels". Es wurde im Auftrag der Deutschen Dampfschiff ahrtsgesellschaft „Hansa" Bremen von der AG Deutsche Werke in Kiel gebaut und nach seiner Fertigstellung im Indiendienst eingesetzt.

1934 kaufte die Deutsche Lufthansa den Frachter, um ihn nach entsprechendem Umbau im transatlantischen Luftverkehr einzusetzen. Der Umbau zum Katapultschiff erfolgte innerhalb weniger Monate bei der Deutschen Schiffs- und Maschinenbau-AG Weserwerk in Bremen.

Am 17. August 1934 wurde das Schiff von der Deutschen Lufthansa unter dem neuen Namen „Schwabenland" in Bremerhaven an der Columbuskaje des Norddeutschen Lloyd Bremen in Dienst gestellt. Zugegen war unter anderem Staatssekretär Erhard Milch, der eigens mit seiner Ju 52/3 nach Bremerhaven geflogen war. Anschließend gab die DLH der Presse Gelegenheit, M/S „Schwabenland" mit all seinen Einrichtungen zu besichtigen und einen Schleuderstart mitzuerleben.

Was man an Erkenntnissen und Erfahrungen beim ersten Katapultschiff der DLH, der "Westfalen", gesammelt hatte, war nun bei dem zweiten, von vornherein für den Tropendienst gebauten Flugzeugstützpunkt M/S „Schwabenland" berücksichtigt. Zum Unterschied gegenüber der Anlage auf der „Westfalen" hatte man die Flugzeugschleuder bei der „Schwabenland" auf dem Achterdeck angeordnet. Die Flugzeuge wurden also nach hinten abgeschossen. Der Anfang der Flugzeugschleuder war als um 360 Grad schwenkbare Drehscheibe ausgebildet, so daß ein Teil der Schleuderanlage selbst für die Verschiebung der Flugboote an Bord auf den seitlich angebrachten Abstellbahnen mit herangezogen werden konnte. Es war mit der eingebauten Anlage möglich, drei Flugzeuge vom Typ des Dornier-Wal gleichzeitig an Deck zu haben und jedes beliebig auf die Schleuderbahn zum Abschuß aufzusetzen und abzuschießen.

Das Anbordnehmen der Flugboote wurde bei der „Schwabenland" dadurch erleichtert, daß das Motorschiff am Heck offen war und das Landsegel nicht vom obersten Deck, sondern von dem darunterliegenden Hauptdeck aus bedient wurde. Die Krananlage wurde am Heck, dicht neben dem Ende der Schleuderanlage angeordnet; sein Ausleger war umlegbar, damit er beim Abschießen der Flugboote nicht hinderlich war. Darüber hinaus war er mit einer besonderen Vorrichtung versehen worden, die das Anbordnehmen der Flugboote auch bei stark bewegter See möglich machte. Die Hebekraft des Krans betrug zwölf Tonnen, die Prüflast 15 Tonnen. Der Kran sollte auch bei einem größeren Neigungswinkel noch arbeiten können. Die auf den Kran montierten Scheinwerfer, ein AEG-Fabrikat, hatten 60 Millionen Hefnerkerzen (HK) Lichtstärke.

Da das Motorschiff „Schwabenland" mit zwei Dieselmotoren, einfach wirkenden Viertaktmotoren von insgesamt 3.600 PS Leistung, ausgerüstet war, erübrigte sich der Einbau einer besonderen Dieselanlage zur Lieferung der für die Flugzeugschleuder notwendigen Preßluft. Diese wurde den Motoren entnommen und zunächst auf 60 atü zusammengedrückt. Ein Zusatzkompressor verdichtete sie auf 160 atü und leitete sie der Preßluftkammer der Schleuderanlage zu.

Ebenso konnte vom Einbau einer besonderen Kühlanlage abgesehen werden, da das Schiff bereits für den Indiendienst mit einer gut funktionierenden Kühlanlage versehen worden war.

In Zusammenarbeit mit einer Berliner Bootswerft war für die besonderen Zwecke eines schwimmenden Flugzeugstützpunktes ein Motorboot entwickelt worden, das die Flugboote nötigenfalls bei dem Landemanöver auf hoher See unterstützen konnte.

Wie schon beim Dampfer „Westfalen" war es Aufgabe des Motorschiffs „Schwabenland", den Flugsicherungsdienst sowie die hierfür benötigte Wetterberatung und den Peildienst zu übernehmen. Die Funkausrüstung der „Schwabenland" entsprach daher in etwa der der „Westfalen". Hier hatte die Funkausrüstung den hochgestellten Anforderungen in vollkommen zufriedenstellender Weise entsprochen. Dabei fanden die Erfahrungen, die bisher während des Betriebs auf der Südflugstrecke mit der Funkausrüstung gesammelt worden waren, weitgehend Berücksichtigung. Die Funkstation wurde wiederum von der „Debeg" gemietet. Die Auswahl der Geräte war die gleiche wie auf der „Westfalen". Die Anlage wurde diesmal besonders zweckmäßig angeordnet, wozu ein ursprünglich auf M/S „Schwabenland" vorhandener Funkraum beträchtlich erweitert wurde, um Funkraum, Brücke und Navigationsraum möglichst nahe beieinander zu haben. Der Peilempfänger, der sich bisher auf der Brücke befand, wurde wegen der günstigen Anordnung der Räume im Funkraum untergebracht, von wo aus eine direkte Verbindung zum Navigationsraum bestand.

Die Verwendung eines Motorschiffs wie der „Schwabenland" als schwimmender Flugzeug-

stützpunkt war für die Deutsche Lufthansa hinsichtlich der Betriebskosten von besonderem Vorteil. Unter Umständen lag das Schiff längere Zeit still, es mußte aber auch schnell seeklar gemacht werden können. Ein Dampfer muß für diesen Zweck dauernd unter Dampf liegen, während ein Motorschiff in sehr kurzer Zeit ohne weitere Vorbereitungen fahrbereit ist.

In jedem Fall war das technisch besser ausgestattete Motorschiff „Schwabenland" für den Einsatz als Katapultschiff dem Dampfer "Westfalen" vorzuziehen, so daß die Entscheidung für M/S „Schwabenland" nur zu begrüßen war.

An Bord des M/S „Schwabenland" befanden sich zwei Flugboote des bewährten Zehn-Tonnen-Dornier-Wal-Typs, der für den Südatlantik-Postverkehr der DLH entwickelt worden war und diesen Dienst 1933 zwischen der Westküste von Nordafrika und der Ostküste von Südamerika mit beachtlichem Erfolg versehen hatte. Das eine Flugboot vom Typ D-AGAT hatte den Namen „Boreas", das andere war vom Typ D-ALOX und hieß „Passat". „Boreas" war seit September 1934 im Südatlantikverkehr eingesetzt, „Passat" seit Juli 1934, beide hatten schon viele Atlantiküberquerungen hinter sich.

Während „Boreas" alle Flüge ohne Zwischenfall absolviert hatte, war „Passat" weniger glücklich gewesen. Im Dezember 1936 mußte das Flugboot etwa 400 Kilometer vor der afrikanischen Küste nach Verlust des hinteren Propellers auf offener See notlanden. Nach 24stündigem Treiben wurde es von dem auf funktelegraphischem Weg herbeigerufenen Flugzeugstützpunkt der DLH „Ostmark" an Bord genommen, nach erfolgter Ausbesserung nahm es seinen Dienst im Luftverkehr über dem Südatlantik wieder auf.

Beide Flugboote waren mit je zwei BMW-VIU-Motoren von je 630 PS Leistung und Schwarz-Mantelpropellern ausgerüstet. Sie hatten eine Doppelsteuereinrichtung und zweifache volle Instrumentierung für Nacht- und Blindflug. An Treibstoff konnte jedes Flugboot 4.720 Liter fassen, die bei einer Geschwindigkeit von 150 bis 170 km /h eine Reichweite von 16 Flugstunden oder von etwa 2.500 bis 2.800 Kilometern gewährleisteten. Das Rüstgewicht der Maschinen betrug für den „Passat" 6.318 Kilogramm, für den „Boreas" 6.336 Kilogramm; darin war die Funkanlage und die Seeausrüstung enthalten, die je ein Viermannschlauchboot mit Paddeln, einem Treibanker mit Leinen, eine Treibankerrückholleine, einen Wirbelschäkel, zwei Wurfleinen, ein Beil, einen Werkzeugkasten für Reparaturen während des Fluges sowie eine reichhaltige Bordapotheke umfaßte. Zudem befand sich eine Sonderausrüstung für den Fall einer Notlandung an Bord.

Die Besatzung jedes Flugbootes bestand aus vier Mann: dem Flugzeugführer, dem Flugzeugmechaniker, dem Flugfunker und einem weiteren Besatzungsmitglied.

Der Flugzeugstützpunkt M/S „Schwabenland" hatte nach seiner Indienststellung mit seinen zwei Flugbooten in den ersten zweieinhalb Jahren, vom 15. August 1934 bis Februar 1937, insgesamt 180 Katapultabschüsse getätigt. Das Schiff war abwechselnd in Bathurst und Fernando de Noronha stationiert gewesen, mit Ausnahme von August bis Oktober 1936. In dieser Zeit war eine Serie von Probeflügen über den Nordatlantik durchgeführt worden.

Als Stationen dienten dem Katapultschiff „Schwabenland" die Häfen Porta Delgada auf den portugiesischen Azoren, Port Washington bei New York, Port Sydney in Kanada und Bermuda. Im Transozeandienst nach Südamerika wurden als Stationen für die afrikanische Seite Bathurst an der Gambenmündung und für Südamerika die ihm vorgelagerte Insel Fernando de Noronha gewählt.

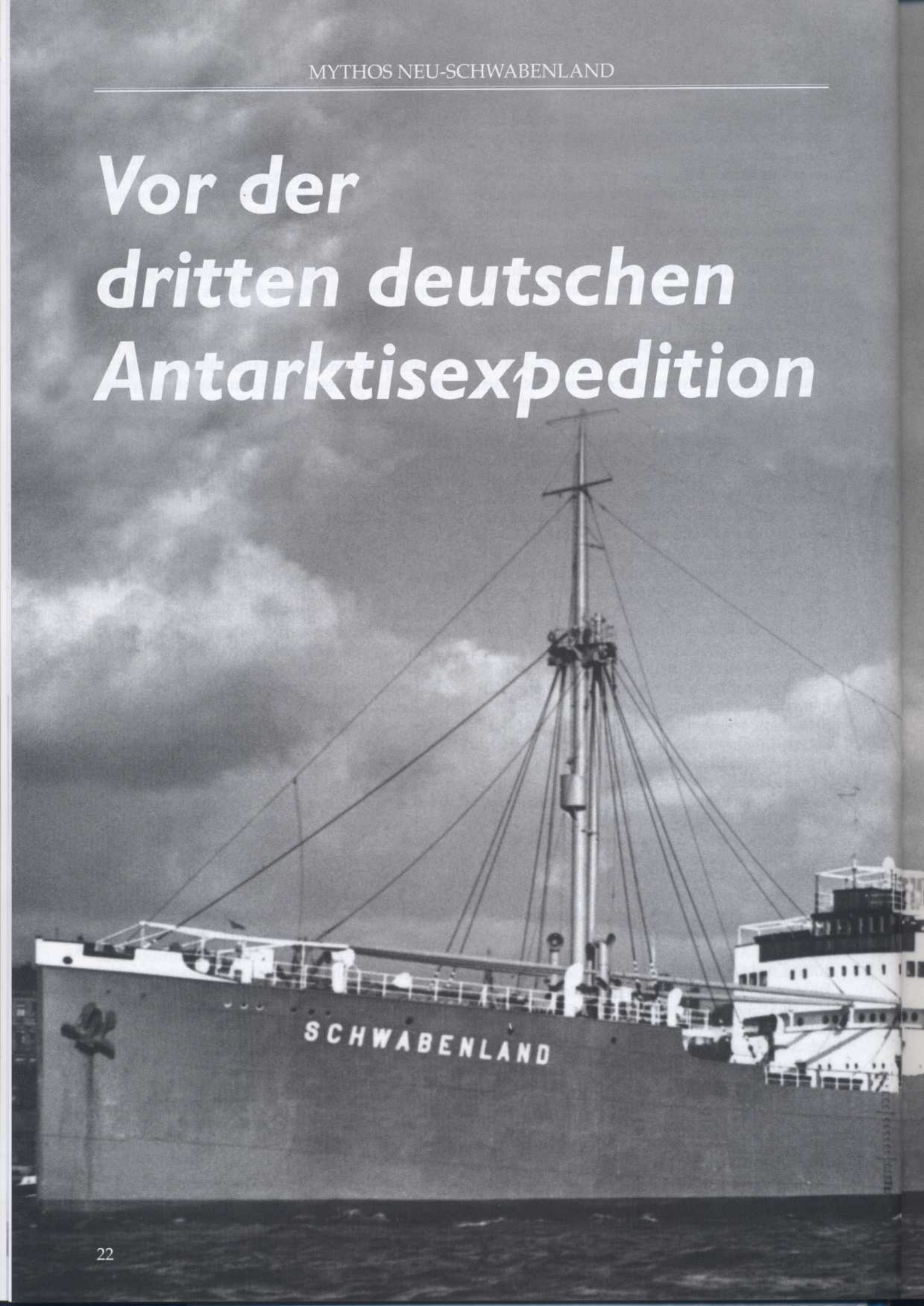
Bei der Indienststellung wurde M/S „Schwabenland" von Kapitän A. Lipa geführt, den die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa" Bremen gestellt hatte. Ihm folgte am 13. Mai 1935 Kapitän Alfred Kottas von der Deutschen Lufthansa.

Da M/S „Schwabenland" auf seinen Stationen fast nur auf sich selbst angewiesen war, hatte die Deutsche Lufthansa dafür gesorgt, daß auch ein Arzt an Bord war. Daß dies notwendig war, erwies sich erstmalig am 29. Dezember 1934 bei einer Blinddarmentzündung des Küchenjungen, der operiert werden konnte und in kürzester Zeit wieder dienstfähig war.

Vor der Indienststellung hatte man auf M/S „Schwabenland" für die fliegenden Besatzungen und das Werkstattpersonal neue Wohn- und Aufenthaltsräume geschaffen, ein großes Schwimmbad eingebaut und Turn- und Sportgeräte angeschafft. Ein Tonfilmvorführapparat und die täglich erscheinende *Oceanpresse* boten an Bord die Möglichkeit der Unterhaltung und Information sowie Abwechslung in der Freizeit.

Im Dienst der Deutschen Lufthansa legte M/ S „Schwabenland" bis zum Herbst 1938 insgesamt 73.766 Seemeilen zurück, es wurde zweimal gedockt, und zwar am 21. Juni 1935 in Rio de Janeiro und am 12. August 1936 in Bremen. Die Aufenthalte in Deutschland während der Zeit vom 1. Juli bis 15. August 1936 und 1. November bis 15. November 1936 wurden zu Reparaturen und Umbauten genutzt.

Vor der dritten deutschen Antarktisexpedition



Hakenkreuze für die Antarktis

Während sich die Besatzungsmitglieder des im Hafen von Horta auf den Azoren liegenden Katapultschiffs M/S „Schwabenland" auf ihren Einsatz bei der Antarktisexpedition freuten, die Mitte Dezember 1938 beginnen sollte, war Expeditionsleiter Alfred Ritscher noch mitten in den Vorbereitungen dieser mehrmonatigen Expedition ins ewige Eis des Südpolargebietes.

Ritscher hatte alle Hände voll zu tun, seine Arbeitszeit betrug oft mehr als zwölf Stunden am Tag.

Wesentliche Unterstützung erhielt er von seiten der Deutschen Lufthansa. Diese hatte sich bereits im September mit Untersuchungen darüber beschäftigt, welche Betriebsstoffmischung für die Flugmotoren bei Temperaturen bis 50 Grad unter Null zweckmäßig sei. Sie hatte auch schon die Vorbereitungen für den Umbau der beiden Dornier-Wal-Flugboote „Boreas" und „Passat" durch ihre Werkstätten in Travemünde eingeleitet. Die beiden Flugboote, die an Bord des M/S „Schwabenland" bei der Antarktisexpedition die wichtigsten Aufgaben übernehmen würden, mußten mit Kufen und gegebenenfalls mit Bremsen für Landungen auf dem Eis versehen werden, darüber hinaus sollten sie eine Abwurfvorrichtung für Pfeile erhalten.

Kapitän Ritscher hatte zunächst Mühe, ein Unternehmen zu finden, das diese 1,20 bis 1,50 Meter langen Abwurfpfeile aus Leichtmetall, die auf seiner Beschaffungsliste gleich nach den besonderen Hakenkreuzsteckflaggen ganz oben standen, zu beschaffen. Firmen, die Hakenkreuzflaggen herstellten, gab es genug, aber Abwurfpfeile erforderten eine Sonderkonstruktion, da solche bisher noch nie produziert worden waren. Bisher lag nur eine Entwurfszeichnung vor.

Es war für Ritscher eine wertvolle Hilfe, daß auf Vermittlung der Deutschen Lufthansa die Firma Dornier-Metallbauten in Friedrichshafen am Bodensee die Herstellung übernahm und die Luftwaffe die Erprobung der Pfeile veranlassen wollte.

Die Pfeile sollten vorn mit einer 30 Zentimeter langen Stahlspitze und am hinteren Ende mit drei gekröpften Stabilisierungsflächen versehen sein, von denen eine das eingepreßte deutsche Hoheitszeichen, das Hakenkreuz, hatte. Damit sollte das abgeflogene Gebiet in der Antarktis in Abständen von 20 bis 30 Kilometern entlang aller Flugwege abgesteckt werden, um auf diese Weise eine der Bedingungen für die Besitzergreifung des eingegrenzten Gebietes zu schaffen.

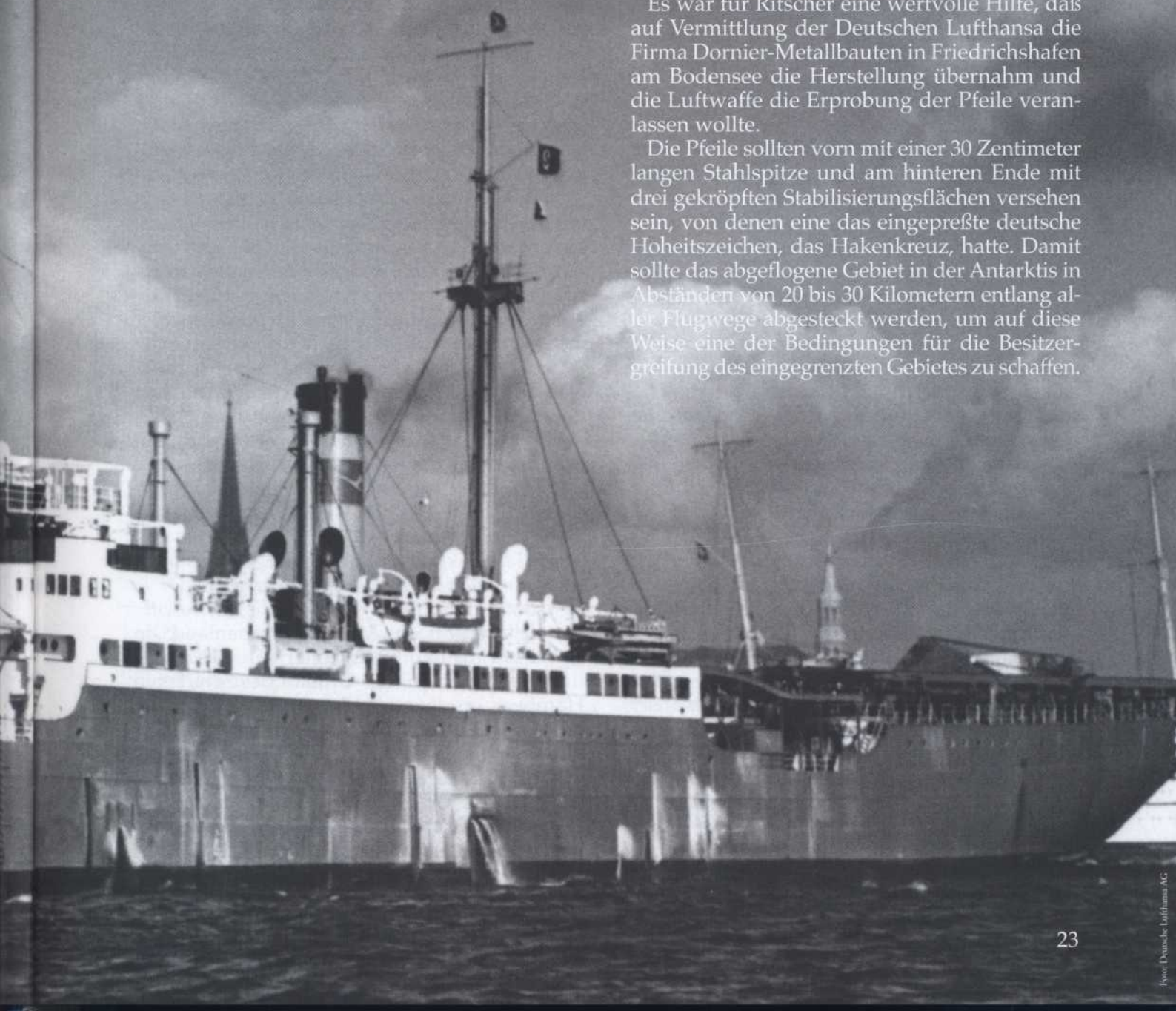


Foto: Deutsche Lufthansa AG

Muster dieser Pfeile wurden von der Erprobungsstelle der Luftwaffe in Travemünde auf verschiedenen Flughäfen in zahlreichen Versuchen ausprobiert; sie machten in Form, Ausstattung, Gewicht und Farbanstrich mehrere Entwicklungsstadien durch. Die endgültige Ausführung wurde auf dem Pasterzen-Gletscher im Großglocknergebiet erprobt, also in einem Gelände, das ähnliche Anforderungen an die Pfeile stellte, wie sie in der Antarktis zu erwarten waren. Es zeigte sich, daß sie in einer Abwurfhöhe von 500 Metern über Grund bis 35 Zentimeter in das Firneis eindrangen und dabei zum Teil gar nicht, zum Teil wenig oder stärker deformiert wurden.

Die Arbeiter in den Dornier-Metallbau-Werkstätten in Friedrichshafen, die die Pfeile herstellten, hatten keine Ahnung von deren Verwendungszweck.

Neue Aufgabe für MIS „Schwabenland"

Am 28. Oktober 1938 würde, von Horta auf den Azoren kommend, M/S „Schwabenland" in Hamburg eintreffen, und noch am selben Tag sollte mit dem Umbau des Schiffes, für den die Pläne bereits vorlagen, begonnen werden. Doch welche Werft würde diesen Auftrag in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit übernehmen können?

Alfred Ritscher konnte es kaum glauben: Eine Werft nach der anderen, mit denen er persönlich verhandelte, lehnte ab. Ob die Weser AG in Bremen, die Werft von Blohm & Voß in Hamburg, die Howaldtswerke Deutsche Werft in Kiel, Seebeck und noch eine Reihe anderer - jeden Tag das gleiche.

Schließlich stieß Ritscher bei der Deutschen Werft in Hamburg auf Interesse. Einer Besprechung im kleineren Kreis schloß sich die nächste an. Alle Fragen und Probleme in schiffbaulicher und maschinenbaulicher Hinsicht wurden besprochen. Einer der schwierigsten Punkte war die Beschaffung der notwendigen Facharbeiter. Alle Beteiligten gaben sich Mühe, einen gangbaren Weg für die Übernahme des Auftrags zu finden. An den Verhandlungen, die Diplomingenieur Trost, Referent im Reichswirtschaftsministerium, leitete, nahmen Oberingenieur Schneider, der Leiter der Nautisch-Technischen Abteilung des Norddeutschen Lloyd, Marinebaurat a.D. Kaye und andere Sachverständige teil.

Am Ende aller Gespräche erklärte sich der Direktor Dr. Scholz bereit, daß die Deutsche Werft in Hamburg den Auftrag als Generalunternehmerin annehmen würde. Bedingung dafür sei aber die Bereitstellung von 104 Schweißern, Brennern, Stemmern, Kessel- und Kupferschmieden, Drehern und Schiffbauern von anderen Werften sowie die Übernahme eines Teils der Maschinenreparatur durch die Deutschen Werke Kiel.

Mit dieser Entscheidung setzte sich der Werftdirektor wagemutig über alle Bedenken und Zweifel hinweg, den vollständigen Umbau des Schiffes bis zum 15. Dezember des Jahres zu garantieren. Ritscher war froh, auch dieses schwierige Problem gelöst zu haben. Die Zeit drängte. Die Endphase der Vorbereitung der dritten deutschen Antarktisexpedition hatte begonnen.

Obwohl diese an die erste Expedition von Drygalski (1901-1903) und die zweite von Filchner (1911-1913) anschließen sollte, unterschied sie sich von diesen grundsätzlich in zwei wesentlichen Punkten. Die ersten beiden Antarktisexpeditionen hatten das alleinige Ziel gehabt, Teile der Antarktis zu erforschen. Die Vorbereitung und Durchführung der Expeditionen war öffentlich erfolgt, nichts wurde der Bevölkerung verheimlicht, auch nicht die Erfolge und Mißerfolge. Im nationalistischen Deutschland, in einer Zeit zunehmender internationaler Spannungen, war das anders. Dafür gab es politische Zwänge und notwendige, vor allem außenpolitisch begründete Rücksichtnahmen. Nicht nur die weitere Erforschung eines Teilgebiets der Antarktis stand im Vordergrund, sondern die Inbesitznahme der überflogenen und durch deutsche Hakenkreuzflaggen abgegrenzten Gebiete. All dies geschah unter strengster Geheimhaltung. Ob auch militärstrategische Absichten mit der Expedition verbunden waren, darf angenommen werden, da sowohl das Oberkommando der Kriegsmarine als auch das Reichsluftfahrtministerium bei der Vorbereitung wie auch personell bei der Durchführung der Expedition beteiligt waren.

Expeditionsbüro verlegt von Berlin nach Hamburg

Da die Ankunft des M/S „Schwabenland" in Hamburg für den 28. Oktober vereinbart war und feststand, daß der Umbau des Schiffes in Hamburg erfolgen würde, war die Verlegung des Expeditionsbüros von Berlin nach Hamburg erforderlich.

Mitte Oktober 1938 hatte sich bei Ritscher in Berlin ein mit besten Empfehlungen ausgestatteter junger Wissenschaftler gemeldet, der anbot, dem Expeditionsleiter zuzuarbeiten. Da Ritscher zu dieser Zeit die Arbeit über den Kopf

zu wachsen drohte, stellte er diesen jungen Mann, Dr. Herbert Todt, am 20. Oktober als Mitarbeiter ein. Dr. Todt führte sich in wenigen Tagen als umsichtiger, zielbewußter und fleißiger Mitarbeiter hervorragend ein, so daß Ritscher ihn mit gutem Gewissen nach Hamburg schicken konnte mit dem Auftrag, dort ein Expeditionsbüro einzurichten und eine gewandte Schreibkraft zu suchen.

Bereits wenige Tage später konnte der Umzug des Büros nach Hamburg erfolgen, wo neue Räume im Glockengießerwall zur Verfügung standen und die Arbeit in vollem Umfang unter weit besseren personellen und räumlichen Voraussetzungen fortgeführt und zu Ende gebracht werden konnte.

Das Büro hatte in den nächsten Tagen und Wochen alle Hände voll zu tun. Es mußte für die Bestellung der ausgewählten unzähligen Ausrüstungsgegenstände und deren fristgemäße Anlieferung und Aufbewahrung sorgen, die termingerechte Lieferung der Polarbekleidung für die Schiffsbesatzung veranlassen, die Literatur für die Schiffsbücherei nach einer vorliegenden Liste auswählen sowie dafür sorgen, daß die Schußwaffen, die Munition und die Pelzbekleidung geliefert wurden. Für all dies mußten Sammellager eingerichtet werden, und zur gegebenen Zeit war für den Transport zu dem Expeditionsschiff zu sorgen.

Das war bei weitem noch nicht alles. Eine ganz wichtige Aufgabe war es, die Verträge mit den wissenschaftlichen Expeditionsteilnehmern abzuschließen.

Ein beträchtliches Maß der notwendigen Vorarbeiten hatte Staatsrat Wohlthat dem Reichsminister Hermann Göring übertragen, der die Federführung und Gesamtverantwortung für die Antarktisexpedition an mehrere beteiligte Ministerien, Behörden, Institute, Privatgesellschaften und Firmen delegierte, so daß damit die Arbeit auf viele Schultern verteilt wurde. Das war auch notwendig, um Verzögerungen zu vermeiden. Alle waren verpflichtet, sich genau an den vorgegebenen Zeitplan zu halten.

Allen voran hatte die Nautisch-Wissenschaftliche Abteilung des Oberkommandos der Kriegsmarine und der dieser unterstellten wissenschaftlichen Institute, die Deutsche Seewarte, Abteilung Nautik und Hydrographie, in Hamburg und das Marine-Observatorium in Wilhelmshaven, die Erledigung wichtiger Aufgaben übernommen. Deren auf eigenen großen wissenschaftlichen Forschungsreisen im Atlantischen Ozean gesammelten Erfahrungen stellten die Durchführung des wissenschaftlichen Teils der Antarktisexpedition auf eine sichere Grundlage.

Unter der persönlichen Leitung von Konteradmiral Dr. Conrad wurde gemeinsam das Arbeitsprogramm des Geophysikers, des Ozeanographen und der Meteorologen erarbeitet. Die Wissenschaftler und das Expeditionsschiff wurden mit den nötigen Instrumenten und Geräten ausgestattet.

Gemeinsam mit dem Oberkommando der Luftfahrt, das an den Arbeiten zur weiträumigen Wetterforschung in gleichem Maße wie das Oberkommando der Kriegsmarine interessiert war, wurden vom Marineobservatorium und vom Reichsamt für Wetterdienst Meteorologen und ihre Assistenten sowie umfangreiches Material für die Radiosondenaufstiege zur Verfügung gestellt und die zweckmäßigen Einrichtungen der Arbeitsplätze dafür an Bord geschafft. Darüber hinaus hatte das Oberkommando der Luftfahrt die vielseitige Ausstattung der Flugzeuge mit Bordgeräten sowie die Beschaffung der Spezial-Kleiderausrüstung für die Flugzeugbesatzungen übernommen.

Das Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft bearbeitete durch das ihm unterstellte Institut für Walforschung in Hamburg die biologischen Aufgaben des wissenschaftlichen Arbeitsprogramms. Der Leiter des Instituts, Dr. Peters, der mehrere Fahrten als Walfanginspektor auf deutschen Walfangschiffen unternommen hatte, gab wertvolle Hinweise in bezug auf die in der Antarktis zu erwartenden meteorologischen, klimatischen und nautischen Verhältnisse und die Hauptfanggebiete der deutschen Walfänger im atlantischen Sektor der Antarktis. Er übernahm darüber hinaus die Aufgabe, die zweckdienliche wissenschaftliche Ausrüstung der von ihm als Biologen der Expedition vorgesehenen Fahrtteilnehmer zu besorgen.

Dem Reichswirtschaftsministerium war die Aufgabe übertragen worden, die Verhandlungen mit Werften für den Umbau des Katapultschiffes M/S „Schwabenland" zum Expeditionsschiff zu leiten und den Umbau selbst zu einem annehmbaren Ergebnis zu führen.

Die Deutsche Seewarte Hamburg setzte sich ebenso wie das Marine-Observatorium in Wilhelmshaven, das Reichsamt für Wetterdienst und das Institut für Meereskunde in Berlin für die Beschaffung der Geräte für die Meteorologen, den Geophysiker und den Ozeanographen ein. Der Ozeanograph erhielt im Institut für Meereskunde zudem wertvolle Anregungen für seine Expeditionsaufgaben.

Der Norddeutsche Lloyd Bremen stellte nicht nur eine mustergültige Besatzung aus seinen eigenen Personalbeständen für das Schiff, er sorgte auch für eine ausgezeichnete sachgemäße Lebensmittelausrüstung für die 82

Expeditionsteilnehmer der dritten deutschen Antarktisexpedition an Bord der „Schwabenland". Mit im Bild: Flugkapitän Rudolf Mayr (ganz links), Luftbildner Max Bundermann (6.v.l.), Schiffskapitän Alfred Kottas (7.v.l.), Flugkapitän Richardheinrich Schirmacher (9.v.l.) und Luftbildner Siegfried Sauter (ohne Uniformmütze)

Foto: Deutsche Lufthansa AG

Mann starke Gesamtbesatzung des M/S „Schwabenland".

Die Deutsche Lufthansa stellte außer dem Expeditionsschiff M/S „Schwabenland" und den beiden Flugzeugen ihre kaufmännische Organisation, ihre Atlantikflug-Betriebsleitung und ihre Technische Leitung zur Verfügung. Sie wählte das Flugzeug- und Startpersonal aus, leitete den Umbau der Flugzeuge, ermittelte den geeigneten Treibstoff für die Flugzeuge und beschaffte diesen.

Die Hansa-Luftbild GmbH stattete das Expeditionsschiff aus seinen Beständen mit Reihenmeßbildgeräten für die Vermessungsaufgaben aus, sorgte für die Zusammensetzung der Luftfotoausrüstung und für die Justierung der Luftbildgeräte in den Flugzeugen und stellte für die Expedition erfahrene und tüchtige Luftbildner zur Verfügung.

Vom Katapultschiff zum Expeditionsschiff

Pünktlich wie vereinbart traf M/S „Schwabenland" in der Nacht vom 27. zum 28. Oktober 1938 in Hamburg ein. Das Schiff wurde sofort an die Pfähle verholt, um vor Beginn des Umbaus die Heizöltanks zu entleeren und zu entgasen. Am 1. November wurde das Schiff eingedockt.

Danach ergoß sich ein Heer von Ingenieuren und Arbeitern über Deck, Laderäume und Maschine des penibel geschrubbten und gestrichenen Schiffes mit seinen weißen, gelben und braunen Aufbauten und verwandelten es im Handumdrehen in eine riesige mehrstöckige Baustelle, auf die neugierige Zuschauer keinen Zutritt hatten. Es wurde in Tag-, Nacht- und Sonntagsschichten rund um die Uhr gearbeitet, denn der Abliefertermin für die Probefahrt am 15. Dezember 1938 pünktlich um 8 Uhr war in greifbare Nähe gerückt.

Das Umbauprogramm für M/S „Schwabenland" war gewaltig. Das Schiff war von der Deutschen Lufthansa bisher fast nur in tropischen Gewässern eingesetzt worden. Ziel der Expeditionsreise waren aber die kältesten und stürmischsten Gewässer der Erde mit überwiegend hohem Seegang. Die weiter südlich gelegenen antarktischen Gewässer, die das Schiff befahren würde, stellten, bedingt durch die Eisgefahr, noch höhere Anforderungen an die Baufestigkeit des Schiffskörpers und seiner Außenhaut.

Deshalb war vor allem der Einbau eines Eisschutzgürtels in ganzer Länge des Schiffes von 60 Zentimeter über der Tiefladelinie bis 60 Zentimeter unter der Leichtladelinie, der etwa zwei Plattengänge umfaßte, notwendig. Auf dem Vorsteven mußte ein Schuh bis wenigstens ein Meter über der Tiefladelinie aufgesetzt werden. Die Stärke der Platten im Vorschiff und im Bereich des Motorraums sollte 25 Millimeter, dazwischen gestuft 22 Millimeter, hinten 20 Millimeter, betragen.

Hinzu kam der Einbau einer Tankbeheizung für die Seeventile und sämtliche Bodentanks sowie für die Vor- und Hinterpiek, um ein Einfrieren des Frischwasservorrats zu verhindern, sowie der Einbau eines Heizkessels mit etwa 125 Quadratmeter Heizfläche in einer Nische der Hochtanks an der Vorderkante des Motorraumes anstelle des vorhandenen, aber zu kleinen Heizkessels oberhalb der vorhandenen Tieftanks.

Für die zusätzliche Aufnahme von 600 Tonnen Betriebsstoff mußte der Laderaum III zum Tieftank ausgebaut werden. Auch waren zusätzliche Frischwassertanks notwendig.

Das Schanzkleid zwischen dem mittleren Aufbau und dem Achterdeck mußte auf volle Deckhöhe gebracht werden, weiterhin ging es um den Einbau von Eisstringern im Bereich des Vorschiffs und von Rahmenspanten oder geeigneten Verstärkungen zur Stützung der Außenhaut des Schiffes im Bereich des Motorenraums, zudem von eisernen Lukendeckeln im Bereich der Laderäume I, II, IV und V.

Ferner waren teilweise die Trockenprovianträume und Kühlräume verlegt und erweitert worden, zur Aufnahme von zwei zusätzlichen Echoloten und der Fahrtmeßanlage mußte beiderseits des Kiels an der Achterkante der Luke I ein Schacht eingebaut werden, die Bronzepropeller waren durch Propeller aus Stahlguß zu ersetzen, und am Fockmast mußte über dem vorhandenen Krähennest eine Ausgucktonne angebracht werden.

Das Umbauprogramm des Schiffes stützte sich, soweit es die Belange der Fahrt in den Eisregionen betraf, auf die Angaben von Kapitän Otto Kraul, der seine Erfahrungen in 20jähriger Eismeerfahrt in der Arktis und Antarktis als Walfänger und Walfangleiter gesammelt hatte und für die dritte Antarktisexpedition als Eislotse gewonnen werden konnte.

Anders war es beim Umbau und der Neueinrichtung von zusätzlichen Kabinen. Die Deutsche Lufthansa hatte bereits die Wohneinrichtungen weitgehend vorgenommen, um den Kapitän, die sieben Offiziere des Decks und Maschinenpersonals sowie die Flugzeugführer, Flugzeugbesatzungen und Startmannschaften in behaglichen Kabinen unterzubringen. Die Mannschaften wohnten zumeist in Dreierkabinen; für sie gab es eine behagliche Messe unter der Back, für die Flugzeugbesatzungen und das Startpersonal eine Messe mittschiffs.

Innerhalb des Kajütenaufbaus befanden sich außer dem Salon die Kabinen und die Messe für die Schiffsoffiziere, die Kabinen der Flugzeugführer und des Lotsen sowie eine Doppelkabine für Direktionsmitglieder der Deutschen Lufthansa, die gelegentlich dienstliche Fahrten mit dem Schiff gemacht hatten.

Doch das reichte bei weitem nicht aus, um alle Expeditionsteilnehmer, vor allem die Wissenschaftler, unterzubringen. Deshalb mußten zusätzlich neun Einzel- und Doppelkabinen eingerichtet sowie Arbeitsräume für die Wissenschaftler und außerdem je ein Laboratorium für den Biologen und den Ozeanographen eingebaut werden. Immerhin waren an der Expedition 82 Männer beteiligt, fast die doppelte Zahl, die beim Bau des Schiffes ursprünglich vorgesehen war.

Die während des Umbaus noch geäußerten speziellen Wünsche der Schiffsleitung und einzelner Expeditionsmitglieder auf Verbesserung von Einrichtungen und Anlagen ihrer Arbeitsplätze wurden, soweit möglich, erfüllt.

Die Funkanlage des M/S „Schwabenland" konnte sich bereits während des Einsatzes als Katapultschiff der DLH mit der der größten deutschen Passagierschiffe messen. Für den Einsatz als Expeditionsschiff wurde zusätzlich eine Funktelefonanlage installiert, die dem Funkspruchverkehr bis auf 600 Kilometer Entfernung genügte. Wie sich später herausstellte, war bei guten atmosphärischen Verhältnissen gelegentlich bis auf 1.000 Kilometer eine einwandfreie Verständigung möglich.

Die gesamte Funkanlage einschließlich des Funkpeilers war in einem an das Kartenhaus anschließenden Raum auf dem Brückendeck besonders zweckmäßig untergebracht. Der das Peilgerät bedienende Funkoffizier stand also in unmittelbarer Fühlung mit dem wachhabenden Offizier auf der Kommandobrücke.

Im Kartenhaus besaß M/S „Schwabenland" eine Anschütz-Kreisekompaß-Anlage und eine Atlas-Echoanlage mit Anzeigegerät.

Die Nautisch-Technische Abteilung des Oberkommandos der Kriegsmarine hatte für die Expedition in großzügiger Weise eine HSVA-Fahrtmeßanlage zur Verfügung gestellt und für die mittschiffs untergebrachte Lotsenzentrale eine Universal-Echoanlage sowie ein Atlas-Tieflot. Die Fahrtmeßanlage hatte zwei Anzeigengeräte, eines davon war auf der Brücke, das andere, mit einem Meilenzähler gekuppelt, war im Kartenhaus untergebracht worden.

Die Betreuung all dieser elektrischen Geräte übernahm der 1. Elektriker Herbert Bruns von den Atlas-Werken Bremen.

Für den Brückendienst hatte die gleiche Stelle des Oberkommandos der Kriegsmarine ferner fünf lichtstarke Nachtgläser, einen Entfernungsmesser mit Zweimeterbasis und einen Libellensextanten zur Verfügung gestellt, so daß auch in diesem Bereich M/S „Schwabenland" bestens ausgerüstet war.

Zur Ausrüstung des Schiffes gehörte auch ein Scheinwerfer mit einer Leistung von 60 Millionen HK, der seinen Platz auf dem Peildeck oberhalb der Brücke hatte.

Das Motorboot zur Unterstützung bei den Wasserungen auf hoher See bedeutete eine wesentliche Ergänzung der bereits vorhandenen Rettungsboote. Es hatte seinen Platz auf dem Achterdeck neben dem Kran, neben einem für die Expeditionszwecke aus den Beständen des Norddeutschen Lloyd geliehenen Motorboot stärkerer Bauart, das gleichzeitig als Rettungsboot dienen sollte; es war für diesen Zweck mit Funktelegraphie ausgestattet.

Da M/S „Schwabenland" als Flugzeugstützpunkt keine Ladung gefahren hatte, war es zur Erzielung einer günstigen Trimmlage mit 3.500 Tonnen Sand- und Steinballast versehen, der in den Unterräumen und im Zwischendeck verteilt war. Für die Fahrt im Eismeer mußte zum Schutz der beiden Schrauben ein möglichst großer Tiefgang erzielt werden. Um dies zu erreichen, wäre eine Vermehrung des Ballastes möglich gewesen. Der Leiter der Deutschen Werft Dr. Scholz hatte eine bessere Idee. Er hatte vorgeschlagen, die höhere Belastung mit einer Vergrößerung der Sicherheit des Schiffes gegen Sinkgefahr zu verbinden, in dem man die leeren Unterräume des Schiffes mit leeren Sicken-Fässern auffüllte. Das Problem bestand darin, in so kurzer Zeit mehrere 1.000 dieser Fässer zu beschaffen. Es wurde dadurch gelöst, daß sich die Mannesmann-Stahlblech-AG zur Anfertigung und rechtzeitiger Lieferung von 23.000 Fässern bereit erklärte, 18.500 davon verschwanden in den riesigen Unterräumen des Schiffes, sachgemäß auf Faschinenholz verstaut. Uber ihnen wurde das Zwischendeck wasserdicht verschweißt, und die Luken wurden mit Eisendeckeln verschraubt. Rechnerisch mußte diese Faßladung das Schiff noch eine Zeitlang schwimmfähig halten, selbst wenn zwei der Unterräume bei der Fahrt durch das Eis leckgestoßen würden.

Die Mitnahme von 1.785 Tonnen Treibstoff für die Schiffsmaschinen war durch den zusätzlichen Einbau eines fast 600 Tonnen fassenden Tanks sichergestellt. Sie garantierte dem Schiff einen Aktionsradius von 24.000 Seemeilen und machte eine Nachbunkerung auf der Rückreise unnötig. Der Rest dieses Betriebsstoffes wurde erst einen Tag nach der Probefahrt an Bord genommen.

Wissenschaftler und Besatzung vollständig

Ende Oktober bestand Klarheit darüber, welche Wissenschaftler während der Antarktisexpedition an Bord des M/ S „Schwabenland" arbeiten würden. Nach und nach stellten sie sich bei dem Expeditionsleiter Kapitän Alfred Ritscher vor.

Den Anfang machte Dr. Ernst Herrmann, der als Geograph vom Reichsminister für Volkserziehung ausgewählt worden war. Ihm folgten der 1. Meteorologe der Deutschen Seewarte Hamburg, Dr. Herbert Regula, und Heinz Lange vom Reichsamt für Wetterdienst Berlin als 2. Meteorologe. Als Ozeanograph machte sich Karl-Heinz Paulsen mit Alfred Ritscher bekannt, es folgten Leo Gburek als Geophysiker vom Erdmagnetischen Institut Leipzig und Studienreferendar Erich Barkley als Biologe von der Reichsstelle für Fischerei, Institut für Walforschung Hamburg. Ganz zuletzt erschienen die beiden technischen Assistenten, der Meteorologe Walter Krüger vom Reichsamt für Wetterdienst Berlin und Wilhelm Gockel vom Marineobservatorium Wilhelmshaven.

Die beiden Flugkapitäne Rudolf Mayr, Führer des Dornier-Wal-Flugbootes „Passat", und Richardheinrich Schirmacher, Führer des Dornier-Wal-Flugbootes „Boreas", sowie die Besatzungsmitglieder der beiden Flugzeuge, die Flugzeugmechaniker Franz Preuschoff und Kurt Loesener, die Flugfunker Herbert Ruhnke und Erich Gruber sowie die beiden Luftbildner, die im Auftrag der Hansa-Luftbild GmbH an der Expedition teilnahmen, Max Bundermann und Siegfried Sauter, hatten schon vorher die Bekanntschaft mit Kapitän Ritscher gemacht. Alle wichtigen Stellen des wissenschaftlichen Stabes und des fliegenden Personals waren somit besetzt.

Auch der Kapitän des Expeditionsschiffes M/S „Schwabenland", Alfred Kottas, der Kapitän Ritscher aus dessen Lufthansa-Zeit kannte, stellte seine Offiziere dem Expeditionsleiter vor: Herbert Amelang als 1. Offizier, Karl-Heinz Röbke als 2. Offizier, Hans Werner Viereck als 3. Offizier, Vincenz Grisar als 4. Offizier, Schiffsfunkleiter Erich Harmsen, Schiffsfunkoffizier Kurt Bojahr, Schiffsfunkoffizier Ludwig Müllmerstadt, Leitender Ingenieur Karl Uhlig, 2. Ingenieur Robert Schulz, 3. Ingenieur Henry Maas, 4. Ingenieur Edgar Gäng, 4. Ingenieur Hans Nielsen und Elektro-Ingenieur Herbert Bruns.

Sonderstellungen unter den Offizieren hatten der Eislotse, Handelsschiffskapitän Otto Kraul vom Oberkommando der Kriegsmarine, einer der wichtigsten Männer der Expedition neben Expeditionsleiter Kapitän Ritscher, und der vom NDL Bremen entsandte Schiffsarzt Dr. Josef Bludau.

Amerikanischer Polarforscher Byrd als Berater

Die gesamte Schiffsbesatzung, die vom Norddeutschen Lloyd Bremen für die dritte Antarktisexpedition nominiert worden war, und alle daran beteiligten Wissenschaftler trafen sich zum ersten Mal in der ersten Novemberwoche im Lichtspielhaus „Urania" in Hamburg. Expeditionsleiter Ritscher hatte sie zur Teilnahme an einer besonderen Veranstaltung gebeten, und alle hatten sich eingefunden.

Ritscher hatte den 50jährigen, in Winchester (Virginia) geborenen amerikanischen Polarforscher Richard Evelyn Byrd eingeladen, seinen Antarktisfilm zu zeigen, und den Zuschauern danach Gelegenheit gegeben, Fragen zu stellen.

Byrd war zweifelsfrei einer der profiliertesten und erfahrensten internationalen Polarforscher, der sich das Fliegen in den Polargebieten zur Lebensaufgabe gemacht hatte.

Byrd trat sehr früh in die Militärschule von Virginia und anschließend in die Schiffsakademie ein, wo er 1912 sein Diplom erhielt. Während des Ersten Weltkrieges, den er als Marineoffizier erlebte, befehligte er die amerikanischen Seestreitkräfte in den kanadischen Gewässern. 1921, inzwischen zum Konteradmiral aufgestiegen, verabschiedete er sich in den Ruhestand, um sich voll und ganz den polaren Forschungen, ganz besonders der Fliegerei in und über die Polargebiete, zu widmen.

Bei der McMillan-Expedition nach Grönland im Jahre 1925 sammelte der damals 37jährige erste Erkenntnisse und Erfahrungen als Polarforscher; von Etha aus wagte er Flüge in das Gebiet der Arktis. Gemeinsam mit Floyd Bennet überflog Byrd am 9. Mai 1926 von Ny-Alesund auf Spitzbergen aus den Nordpol, er bewältigte die 2.600 Kilometer lange Strecke in 15,5 Stunden. Seinen ersten Transatlantikflug von New York nach Frankfurt am Main unternahm Byrd vom 29. Juni bis 1. Juli 1927.

Seine Expeditionstätigkeit in der Antarktis begann er 1928 mit zwei Schiffen, drei Flugzeugen und 41 Begleitern. Er erreichte auf dieser Expedition im Dezember 1928 die Walbucht am Ross-Schelfeis, wo er mit seinen Begleitern die Station „Little America" errichtete. 1928 / 29 überwinterte Byrd allein in der Antarktis.

Am 28./29. November 1929 überflog er mit drei Begleitern den Südpol in 18,5 Stunden. 1930 kehrt er nach Amerika zurück.

In den Jahren 1933 bis 1936 war Byrd zum zweitenmal in der Antarktis. Er wurde von 56 Team-Mitgliedern begleitet, sein Basislager war wiederum „Little America". Fast sieben Monate, vom 22. März 1934 bis 14. Oktober 1934 leb-

te Byrd allein in einer kleinen Wetterbeobachtungsstation in der Antarktis in etwa 200 Kilometern Entfernung zum Hauptlager.

Sowohl der Film als auch die Ausführungen von Byrd und die Ratschläge, die er aufgrund seiner langjährigen Erfahrungen dem Expeditionsleiter, den Wissenschaftlern und nicht zuletzt den Flugzeugführern der bevorstehenden dritten deutschen Antarktisexpedition mit auf den Weg gab, bestätigten den internationalen Ruf, der diesem Antarktisexperten vorausging.

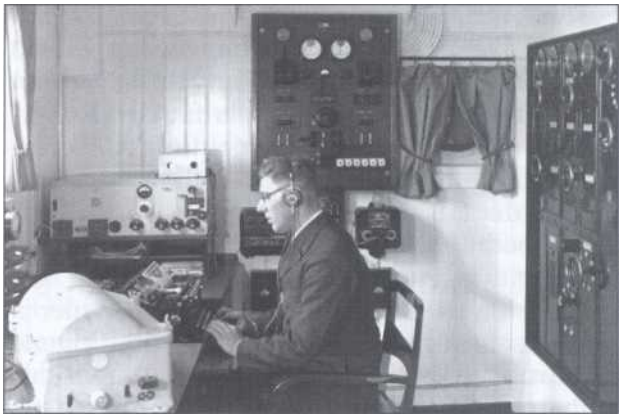
Die Presse war zu der. Veranstaltung im „Urania"-Lichtspielhaus in Hamburg nicht eingeladen, und es wurde auch mit keiner Zeile darüber berichtet. Das Vorhaben blieb geheim.

Die letzte Phase der Vorbereitung

Mitte November 1938 hatte für Kapitän Ritscher die letzte Phase der Expedition begonnen. Hierüber schreibt er in seinem Bericht: „Die letzten Sorgen hinsichtlich der Vorbereitung der Reise waren nicht die geringsten. Es galt, noch die Verträge mit dem engeren Kreis der Expeditionsteilnehmer aufzusetzen, soweit uns die Deutsche Lufthansa für ihr Personal nicht schon diese Arbeit durch ihre kaufmännische Leitung abgenommen hatte, ferner die Versicherung der 82 Fahrtteilnehmer gegen alle etwaigen gesundheitlichen Schädigungen in die verschiedensten Versicherungsarten gegen Unfall, Invalidität, Krankheit, Krankheitsbehandlung im Auslande, Effekten- und Geräteversicherung in die Wege zu leiten, um sie gegen alle denkbaren Zufälle zu schützen; auch eine hochbemessene Lebensversicherung wurde für jeden Fahrtteilnehmer abgeschlossen. Den ganzen Versicherungskomplex übernahm die Delvag (Deutsche Luftversicherungs-Aktiengesellschaft) unter ihrem immer hilfsbereiten Leiter Dr. Döhring.

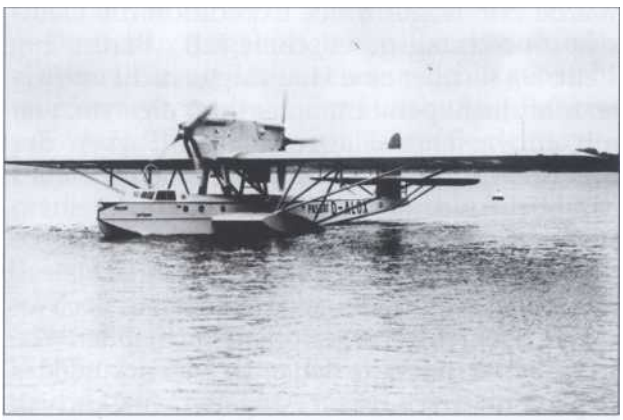
Die Gehälter der Fahrtteilnehmer waren auf der Grundlage der tariflichen Normalsätze um die Hälfte als Polarzulage erhöht worden. Diese Regelung, die nicht nur erlaubte, besonders bewährte Kräfte an allen, auch den einfacheren Stellen einzusetzen, sondern ihren verstärkten Einsatz auch entsprechend zu entgelten, hatte zur Folge, daß in Verbindung mit der reichlichen und vorzüglichen, auf 2,- RM. je Kopf und Tag festgesetzten Verpflegung eine ausgezeichnete, willfährige und einsatzfreudige Besatzung zusammengestellt werden konnte, die auf der Reise nie versagt hat.

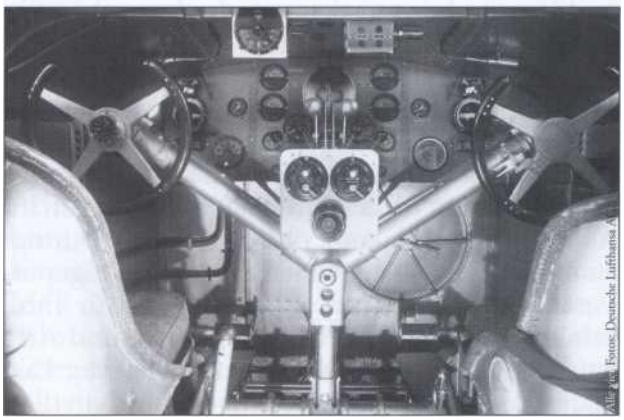
Die Unterstellung der in ihren Gruppen selbständigen Leiter der einzelnen Dienstzweige unter die Expeditionsleitung war durch eine



So wurde im Funkraum des Motorschiffes „Schwabenland"gearbeitet.

Die beiden Flugboote des Flugzeugstützpunktschiffes „Schwabenland „Boreas" (oben) und „Passat" (unten)





Und so sah der Arbeitsbereich der Flugkapitäne aus: Führerstand eines Dornier- Wals

besondere Dienstanweisung des Beauftragten für den Vierjahresplan geregelt worden. Ernste Schwierigkeiten sind in dieser Hinsicht dann auch nicht aufgetreten. Von der für den Fall etwaiger schwerwiegender Meinungsverschiedenheiten vorgesehenen protokollarischen Festlegung der ausschließlichen Verantwortlichkeit des Expeditionsleiters für von ihm angeordnete Entscheidungen brauchte nie Gebrauch gemacht zu werden. Die Verhältnisse lagen hier ja auch insofern günstig, als ich selbst über eigene Erfahrungen in der Schiffsführung sowie als früherer Flugzeugführer und Kommandeur größerer Fliegerverbände und als Expeditionsleiter in der Eismeerfahrt verfügte. Auch hatte ich mir in langjähriger Beschäftigung mit den einzelnen Wissenschaftszweigen einen Gesamtüberblick über die hier in Betracht kommenden wissenschaftlichen Aufgaben verschafft.

Eine Woche vor der Ausreise war noch immer die Frage ungeklärt, unter welcher Flagge die Expedition fahren sollte, für die die Bezeichnung ‚Deutsche Antarktische Expedition 1938 /39' nach dem Muster vorangegangener deutscher Expeditionen festgesetzt worden war. Es stellte sich nämlich heraus, daß weder die Deutsche Lufthansa AG., noch der Norddeutsche Lloyd, noch die Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft sich in der Lage sahen, als Reeder für die Unternehmung aufzutreten. Schließlich wurde zur Trägerin der Expedition die Deutsche Forschungsgesellschaft E.B., Berlin, bestellt. Da sie über eine Hausflagge nicht verfügte, fuhr die Expedition unter ihrer eigenen, von mir entworfenen Flagge, die die Farben der See- und Luftfahrt in sich vereinigte; ihr blaues Mittelfeld war oben und unten mit je einem breiten gelben Randstreifen eingefaßt.

Die Vorbereitungen für das Weihnachtsfest, das in den Seetörn fiel, wurden noch in der Woche vor der Ausreise getroffen. Ein Teil der Wissenschaftler unterzog sich unter Mitwirkung des Expeditionsbüros dieser Aufgabe. Mit Geschick und Verständnis wurden gute und zweckmäßige Geschenke ausgewählt; die zufriedenen, vergnügten Gesichter der Beschenkten bewiesen später, wie gut die Wahl getroffen war.

Flugkapitän Mayr fiel die Aufgabe zu, bei dem bekannten Sporthaus Schuster in München die schon für die Flugzeugbesatzungen in Aussicht genommene Polar-Sonderausrüstung zu besichtigen, gegebenenfalls unter eigener Verantwortlichkeit zu ergänzen und für ihre pünktliche, maßgerechte Anfertigung und Anlieferung zu sorgen. Den Grundsätzen der Expeditionsleitung entsprechend war auch in diesem Punkte bei aller selbstverständlichen Zurückhaltung nicht engherzig verfahren worden; für den gedachten Zweck war das beste gerade gut genug; an mengenmäßigem Einkauf konnte dann tunlichst gespart werden.

Für Gewehre, Munition und Buntf ilmbeschaf - fung für die Bordaufnahmen sorgte Dr. Herrmann, der auf diesem Gebiet schon über Erfahrungen verfügte. Er tätigte auch den Einkauf der im Laufe der vergangenen Wochen ausgewählten Bücher für die Expeditionsbücherei zusammen mit dem in der einschlägigen Polarliteratur bewanderten Büroleiter Dr. Todt und bereicherte sie durch Stiftungen eigener Erzeugnisse seiner schriftstellerischen Begabung.

In den Sammellagern in Travemünde, im Büro am Glockengießerwall [in Hamburg] und im Schuppen der Deutschen Werft häuften sich allmählich die wertvollen Ausrüstungen zu großen Stapeln. Da es an Bord noch an verschließbaren Stauräumen fehlte, weil innen und außen noch bis zur letzten Stunde am Schiff gearbeitet wurde, mußte die Anbordnahme dieser Güter immer wieder, schließlich bis zum Tage vor der Ausreise hinausgeschoben werden. Am 14. Dezember waren alle Vorbereitungen abgeschlossen. Das Schiff wurde an die Imperator-Pfähle im Waltershofer-Hafen verholt und lag dort, nachdem auch schon eins der Flugboote an Bord genommen und seemäßig verzurrt war, bereit für die auf den 15. Dezember 8 Uhr morgens angesetzte Werk-Probefahrt.'"

Die Deutsche Werft hatte damit ihre Terminzusage eingehalten. Auf der Werft selbst waren nur noch einige wenige Restarbeiten zu erledigen. Der Umbau des M/S „Schwabenland" zum antarktistüchtigen Expeditionsschiff hatte rund eine Million Reichsmark verschlungen, ein Drittel des gesamten Expeditionsetats.

Die Probe fahrt

Für Kapitän Alfred Ritscher war der 15. Dezember 1938 ein großer Tag. An der Reling seines Expeditionsschiffes M/S „Schwabenland" stehend, beobachtete er morgens um 8 Uhr, wie die letzten Werftarbeiter, Maler, Zimmerleute, Schweißer, Meister und Ingenieure über das Backbordfallreep das Schiff verließen und aus den Motorbarkassen die Probefahrtgäste über das Steuerbordfallreep an Bord stiegen.

Ein sonniger Vormittag war der winterlich kühlen Nacht gefolgt, und Ritscher hatte den Eindruck, daß dieses klare Wetter auch zur festlichen Einstimmung der Fahrgäste beitrug.

Das Elbufer hatte sein Winterkleid angezogen, als sich das Expeditionsschiff M/S „Schwabenland" in Bewegung setzte und langsam der Helgoländer Bucht zusteuerte.

Die noch etwas besorgt dreinblickenden Gesichter einiger Mitglieder des Probefahrt-Kommandos der Deutschen Werft hellten sich nach und nach auf. Es zeigte sich, daß beide gründlich überholten Maschinen mit den neuen Stahlpropellern in allen Fahrtstufen einwandfrei liefen, was den Erfolg des in Tag-, Nacht- und Sonntagsschichten bis an die Grenze der Belastbarkeit geleisteten Arbeitseinsatzes bestätigte. Zu Beanstandungen gab es keinen Anlaß.

Die Probefahrtgäste, die sich als Vertreter von Ministerien, Behörden, Instituten und Gesellschaften dienstlich an Bord befanden, hatten während der Fahrt die Gelegenheit, sich die für die Arbeiten der Wissenschaftler geschaffenen Arbeitsplätze, Einrichtungen und Anlagen anzusehen und erklären zu lassen, die Wissenschaftler um Auskünfte zu bitten und Ratschläge zu erteilen.

Staatsrat Wohlthat, der prominenteste Fahrgast an Bord, versammelte die Wissenschaftler, die Flugzeugbesatzungen und die Schiffsleitung im Salon, um die Gelegenheit zu nutzen, letztmalig vor Beginn der Expedition deren Wichtigkeit zu betonen. Dabei wies er noch einmal auf die für die Expedition getroffenen organisatorischen Bestimmungen hin, die das Dienstverhältnis an Bord regelten, aber auch auf die Gemeinsamkeit der Interessen aller Expeditionsteilnehmer und die einheitliche Zusammenfassung unter der Expeditionsleitung.

Bevor Staatsrat Wohlthat den Fahrtteilnehmern auch im Namen seines Dienstherrn, Hermann Göring, zum Abschied eine glückliche Fahrt wünschte, vergaß er nicht, auf die große nationale Bedeutung der Expedition für das nationalsozialistische Deutschland hinzuweisen.

Im Gemeinschaftsraum wurde an langen Tischen ein deftiges Eintopf-Mittagessen serviert, zu dem alle Teilnehmer der Probefahrt eingeladen waren. Es wurden launige Tischreden gehalten und heitere Gespräche geführt.

Zwischen Mittagessen und Kaffeetafel fanden unter Leitung von Staatsrat Wohlthat abschließende Besprechungen mit Vertretern der Ministerien, Behörden und Institutionen statt.

Einige Fahrtteilnehmer hatten es sich nicht nehmen lassen, die Fahrt des Schiffes elbabwärts trotz der winterlichen Kühle auf dem Promenadendeck oder auf der Brücke zu erleben und waren auch nicht bereit, ihre Posten bei der allmählich zunehmenden Kühle aufzugeben. Auch an diese „Passagiere" wurde gedacht, sie wurden mit Kaffee, Likören und Rauchwerk versorgt.

Als der Abend hereingebrochen war und das Ende der Probefahrt näher rückte, vereinte ein Labskausessen, in der Seemannssprache „Zement" genannt, die Gäste noch einmal im Gemeinschaftsraum.

Um 18 Uhr endete die Probefahrt in Cuxhaven. Das Schiff fuhr anschließend weiter elbaufwärts und machte abschließend an den Imperator-Pfählen fest, um für den nächsten Morgen zur Ubernahme der letzten Ausrüstungen und des zweiten Flugzeugs bereitzuliegen.

Die meisten Gäste fuhren mit der Bahn nach Hamburg, um sich danach auf dem Hauptbahnhof zu verabschieden. Einzelne Gruppen nutzten die Gelegenheit, die Probefahrt mit M/S „Schwabenland" mit einem wärmenden Trunk zu begießen.

„Alle Besucher von Bord - wir laufen aus!"

Der vorletzte Tag, Freitag, der 16. Dezember 1938, war noch einmal mit den restlichen Arbeiten, der Ubernahme der letzten Ausrüstungsgegenstände aus den Sammellagern, der Betriebsstoffübernahme für die Flugzeuge und der Anbordnahme des zweiten Flugzeugs voll ausgefüllt.

Damit waren alle Vorbereitungen für die Abreise beendet, Ritscher konnte aufatmen: Der Termin war eingehalten worden.

Am Vormittag des Abreisetages, Sonnabend, dem 17. Dezember 1938, war noch einmal Hochbetrieb an Bord. Dafür sorgten noch einige Besucher, Angehörige von Expeditionsmitgliedern, die mit Barkassen zum Schiff gebracht worden waren, sowie der Hamburger Polizeipräsident Christiansen mit seiner Begleitung.

Dr. Todt, der Leiter des Expeditionsbüros, brachte noch die wichtigste Post für Alfred Ritscher sowie die wichtige Expeditionskasse an Bord. Die Sekretärin, die ihm folgte, erledigte an Bord die letzten Telegramme und legte Ritscher die letzten Briefe zur Unterschrift vor. Währenddessen drängten sich die Dampfleichter um das Schiff, um 49.000 Liter Treibstoff für die Flugzeuge überzupumpen.

Um 15 Uhr ertönte aus allen Schiffslautsprechern des M/S „Schwabenland" das unüberhörbare Kommando von der Brücke: „Alle Besucher von Bord - wir laufen aus!"

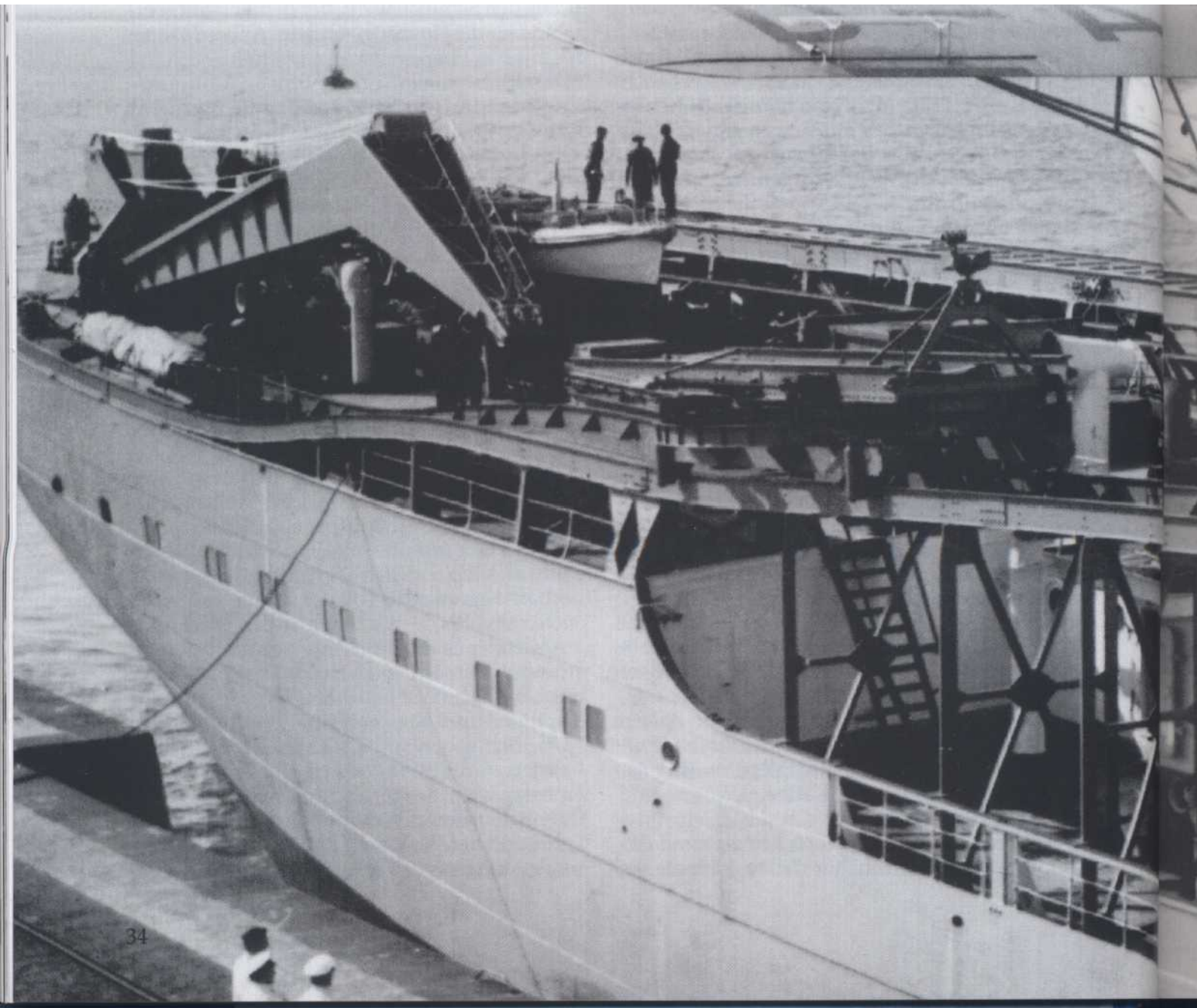
Als letzter Gast verließ Vizeadmiral Wolff, der Admiral der Kriegsmarinedienststelle Hamburg, das Schiff. Er hatte dem Expeditionsleiter Kapitän Alfred Ritscher und dem Kapitän des M/S „Schwabenland" Alfred Kottas die herzlichsten Grüße des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Generaladmiral Raeder, übermittelt. Er wünschte dem Schiff eine glückliche Fahrt und der Besatzung gutes Gelingen bei ihrer Antarktisexpedition.

Von Hamburg bis ans Ende der Welt

Die Ausfahrt

Auf der Kommandobrücke des M / S „Schwabenland" steht Kapitän Alfred Kottas. Er blickt auf das Kalenderblatt. Es zeigt Sonnabend, den 17. Dezember 1938. Dann blickt er auf die Uhr: 12 Uhr und 33 Minuten. Danach hallen nacheinander einige kurze Kommandos durch den Brückenraum. Wenig später löst sich das von einem Schlepper gezogene Schiff vom Kai des Hamburger Hafens.

Für den Kapitän und das Schiff, aber auch für den neben dem Kapitän stehenden Alfred Ritscher, den Expeditionsleiter, ist dies ein historischer Augenblick: In dieser Minute beginnt die



D-AGAT

dritte große deutsche Antarktisexpedition. Ein Schiff macht sich auf den Weg bis ans Ende der Welt; und die Welt nimmt keine Notiz davon. Keine Kapelle spielt. Statt einer großen, zum Abschied winkenden Menschenschar steht nur ein kleines Häuflein winkender Menschen auf dem Kai, Angehörige der Besatzung und anderer Fahrtteilnehmer. Angehörige des Kapitäns sind nicht darunter; er hat keine Frau und keine Familie. Sein „Zuhause" ist seit einigen Jahren sein Schiff, seine M/S „Schwabenland". Er ist stolz darauf, sie in die Antarktis fahren zu dürfen, einem ihm noch unbekannten Kontinent.

Der Tag hat mit hellem Sonnenschein vom wolkenlosen blauen Himmel begonnen. Die Sonne scheint noch immer, während langsam die Silhouette des Hamburger Hafens, die Werftanlagen, die hohen Bauten und die Kirchtürme verschwinden.

Die Blicke des Kapitäns sind jetzt auf das sonnenbeschienene Elbufer gerichtet, als das Schiff flußabwärts gleitet. Der Zeiger der großen Uhr auf der Kommandobrücke rückt von Minute zu Minute, von Stunde zu Stunde, weiter.

Um 20.30 Uhr blinkt das Leuchtfeuer „Alten Liebe" bei Cuxhaven auf. Der Kapitän empfindet es als stillen Abschiedsgruß. Im Dunkel der sternklaren Winternacht bahnt sich M/S „Schwabenland" seinen Weg. Das Thermometer ist auf 18 Grad unter Null gefallen.

Mehrere Fahrtteilnehmer haben sich im Salon um den Eislotsen Otto Kraul geschart, der sich als lustiger Erzähler entpuppt und die Müdigkeit verscheucht, die einige nach den Anstrengungen der letzten Tage befallen hat.

Gegen 23 Uhr löst sich die Runde auf. Die Männer verlassen den Salon, um sich in ihre Kabinen zu begeben. Dort herrscht ein heilloses Durcheinander. Die Anbordnahme der persönlichen Sachen hatte in aller Eile geschehen müssen. Keiner hatte Zeit gefunden, auszupacken und einzuräumen. So befindet sich fast noch alles in Koffern und Kisten, über die man steigen muß, um seine Koje zu erreichen. Morgen ist auch noch ein Tag zum Aufklaren, Verstauen und Einordnen.

An diesem ersten Abend an Bord in der schon angebrochenen Nacht heißt es erst einmal schlafen, nichts weiter als schlafen.

Statt Sonne Schneegestöber

Der nächste Tag, ein Sonntag, beginnt wieder mit Sonnenschein. Es herrscht Ostwind 6 bis 7, Seegang 5. In den Mittagsstunden befindet sich M/S „Schwabenland" mitten in der Nordsee, etwa 132 Seemeilen westlich von Feuerschiff „Elbe I". Einige Besatzungsmitglieder genießen auf dem Oberdeck die Sonne und die Seeluft. Bei kalter Luft über relativ warmen Wasser hat sich starker „Seerauch" gebildet, eine nicht allzu häufige Erscheinung.

Am späten Nachmittag verschwindet die Sonne, Schneegestöber beginnt. Es ist 4 bis 5 Grad unter Null, ein leichter Vorgeschmack auf das Reiseziel. Einige verlangen nach ihrer Kleiderausrüstung, andere schließen sich an, als das Wetter nicht besser wird. Zu scherzhaften Bemerkungen veranlassen die Pelzmützen, die fast alle zum ersten Mal tragen.

Als es an Deck ungemütlicher wird, geht es unter Deck. Jeder, der es bisher versäumt hat, versucht in seiner Kabine Ordnung zu schaffen. Das ist für manchen eine Beschäftigung, die einige Stunden dauert und nur vom Abendessen unterbrochen wird.

Der Expeditionsleiter Ritscher hat den Sonntagnachmittag für ein langes Gespräch mit Kapitän Kottas und dem Eislotsen Kraul genutzt. Es drehte sich um die Frage: Was wird uns in der Antarktis erwarten?

Am dritten Tag der Reise herrscht Hochbetrieb an Luke II, hinter der es total überfüllt ist und wo die gesamte Ausrüstung lagert: Bootsausrüstungen und Manilaleinen, Bierkisten, Fässer mit Hartbrot, Kisten mit Fallschirmen, Kleiderausrüstungen, dazwischen Koffer und vieles andere, durcheinander und übereinander gestapelt, von Ordnung keine Spur. Bei Anbordnahme hatte es an Zeit, Licht und Raum gefehlt, von vornherein alles zu ordnen und richtig zu verstauen. Das muß jetzt nachgeholt werden und ist in einigen Stunden nicht zu schaffen, es wird einige Tage dauern.

Das Schiff macht inzwischen gute Fahrt. Kapitän Kottas ist zufrieden, wie auch sein 1.Offizier Amelang, der sich ebenfalls auf der Brücke befindet. Es gibt etwas zu sehen an diesem Nachmittag: Aus der sonnenbeschienenen englischen Kalksteinküste ist aus dem Nebel Dover aufgetaucht. Für Kottas und Amelang ist dies nichts Neues, sie haben diesen Blick bei früheren Fahrten mit anderen Schiffen schon oft vor sich gehabt, doch in der Nachmittagssonne ist der Anblick besonders schön.

Wie erwartet dauern die Ordnungsarbeiten in Luke II doch einige Tage, bis Material und Geräte an die Arbeitsgruppen verteilt sind.

Gründlich und fieberhaft und trotzdem erfolglos ist nach einer Kiste mit Pelzkleidung, einem Zelt und einem Schlitten gesucht worden, die der bekannte Luftschiffkapitän Dr. Eckner Ritscher zur Verfügung gestellt hat. Dann stellt sich heraus, daß diese großherzige Spende erst am Abfahrtstag in Hamburg eingetroffen ist

und sich keine Zeit und Gelegenheit mehr geboten hat, die Gegenstände in den Hafen und an Bord des Schiffes zu befördern.

Der Bordalltag

Das Leben an Bord kommt schon bald nach der Ausreise von Hamburg in geregelte Bahnen. Alles läuft nach Plan.

Der Tag beginnt für die wachfreien — allerdings nicht zahlreichen — Sportler um 6 Uhr mit der Morgengymnastik an Oberdeck, deren Leitung die Meteorologen übernommen haben. Hieran schließt sich das Frühstück an, das zwischen 7.30 und 8.30 Uhr serviert wird. Anschließend geht jeder seiner Arbeit nach.

Um 12 Uhr wird das Mittagessen aufgetragen. Während die verschiedenen Messen über die nötigen Tischplätze verfügen, hat der Salon nur elf Plätze für die 14 dort zuständigen Expeditionsteilnehmer. Da man so das Mittag- wie auch das Abendessen in zwei Schichten hätte einnehmen müssen, mußte eine andere Lösung gefunden werden. Der Vorschlag der Flugzeugführer, die beiden Hauptmahlzeiten in der geräumigen Kabine des Flugzeugführers Schirmacher einzunehmen, wobei stets ein weiteres Salonmitglied zugegen sein konnte, wurde angenommen und damit das Problem einvernehmlich gelöst. Die Schirmacher-Kabine lag dicht neben dem Salon, so daß die gleichzeitige Versorgung für die Stewards keine Schwierigkeiten bereitete.

Ein kurzes, an das Mittagessen anschließende Kaffeestündchen wird gemeinsam im Salon abgehalten, es bietet immer eine günstige Gelegenheit zur Erörterung der vielseitigen Fragen des täglichen Arbeitsprogramms und der voraussichtlichen Weiterentwicklung der wissenschaftlichen und fliegerischen Arbeiten.

Vesperstunde ist von 15.30 bis 16.30 Uhr. Die Zeit bis zum Abendessen um 18 Uhr füllen die laufenden Arbeiten sowie die zweimal pro Woche stattfindenden Vortrags- und Informationsveranstaltungen.

Nach der Abendmahlzeit treffen sich die Schach- und Skatfreunde zu Spielen, die oft bis 23 Uhr dauern, obwohl pünktlich um 22 Uhr die Versorgung mit Getränken eingestellt wird.

Wöchentlich einmal finden Gemeinschaftsabende statt, an denen sich die wachfreien Fahrtteilnehmer zu einem kameradschaftlichen Beisammensein ohne Programm zusammenfinden.

Für eine bekömmliche, ausgezeichnete Speisenfolge und Zubereitung aller Mahlzeiten sorgt, unter der fachmännischen Beratung von Schiffsarzt Dr. Josef Bludau, der 1. Koch Otto Sieland mit seinen Gehilfen. Wie auf See üblich, sind diese an den Donnerstagen und Sonn- und Feiertagen im Rahmen des vorgesehenen Verpflegungssatzes besonders reichhaltig. Wer Geburtstag hat, wird durch den Bäcker und Konditor Gottfried Thole mit einem Gedicht der Konditorenzunft erfreut. So vergehen die Tage wie im Flug. Und jeder Tag bringt die Expeditionsteilnehmer dem Ziel näher.

Die Arbeit der Wissenschaftler beginnt

Die nächsten Tage bringen kräftigen Schiebewind. Bei Windstärke 7 liegt das Schiff noch bemerkenswert ruhig. Das ist gut für die „Unbefahrenen" an Bord, die sich langsam an die Bewegungen des Schiffes gewöhnen können, ohne sofort von der quälenden Seekrankheit befallen zu werden.

Am 20. Dezember morgens um 6 Uhr 30 passiert M/S „Schwabenland" Ushant am Westausgang des englischen Kanals. Danach steuert das Schiff in schneller Fahrt südwärts. Es ist nicht mehr so kalt. Der Einfluß des Golfstroms mildert die Temperatur. Die Pelzmützen verschwinden und weichen mehr und mehr der Tropenkleidung.

Schon weit vor dem Erreichen von Ushant haben die Meteorologen Dr. Herbert Regula und Heinz Lange unter Mithilfe ihrer Assistenten mit ihrer planmäßigen Arbeit begonnen: Höhenwind- und Temperaturmessungen sowie aerologische Messungen. Die täglich ein- bis dreimal stattfindenden Radiosondenaufstiege nehmen die Meteorologen und ihre Assistenten voll in Anspruch. Dabei leistet auch der Geophysiker Leo Gburek wertvolle Hilfe.

Der erste Radiosondenaufstieg ist für alle Fahrtteilnehmer ein besonders sehenswertes Ereignis, das man sich nicht entgehen läßt. Dicht umstehen sie die Luke V. Dem Lukenschacht entsteigt nach einer Weile der vom Durchmesser her eineinhalb Meter dicke Ballon mit der Radiosonde. Trotz der Windgeschwindigkeit von 50 km / h, in der der Ballon erst einige hundert Meter fast waagerecht abtreibt, bevor er an Höhe gewinnt, erfolgt der Start problemlos. Der Geograph, Dr. Herrmann, der in aller Eile seine Kinokamera geholt hat, um den ersten Aufstieg des Ballons zu filmen, kommt zu spät an Deck, er bittet um Wiederholung. Einer der umstehenden Zuschauer begibt sich in die Luke, um diese zu veranlassen. Es dauert und dauert. Nichts geschieht. In der feuchtkalten Luft wird es ungemütlich. Dr. Herrmann bittet die Umstehenden auszuhalten; er braucht sie für seine Filmaufnahmen und bietet den Ausharrenden eine Runde Grog. Da bewegt sich etwas im

Schacht der Luke V, ein Ruf ertönte: „Achtung - der Ballon kommt!" Jetzt heißt es aufpassen, die Filmkamera surrt, und aus der Luke schaukelt, vom Gelächter der Zuschauer begleitet, ein kleiner bunter Kinderballon vorbei an dem verblüfften Gesicht des Geographen, der Spaß versteht. Aus der versprochenen Runde Grog werden schließlich zwei.

Der Geograph ist ein Fachmann auf seinem Gebiet, für das für ihn an Bord zunächst wenig zu tun ist. Zudem ist Dr. Herrmann ein Organisationstalent, er ist einsatzfreudig, hilfsbereit und will sich nützlich machen. Er organisiert den Lotdienst, verwaltet als Assistent des Expeditionsleiters das gesamte Expeditionsgut, lernt den 3. Schiffsoffizier Hans Werner Viereck bei seinen Kimmtiefen-Messungen und betreut das expeditionseigene Lichtbildmaterial, da er gerade auf dem Gebiet der Farbfilm-Lichtbildnerei über große Erfahrungen, die er auf eigenen Spitzbergen-Expeditionen gesammelt hat, verfügt.

Der Ozeanograph Paulsen hatte mit seinen Oberflächenmessungen bereits vor der portugiesischen Küste begonnen; der Geophysiker hatte frühzeitig Strahlenmessungen und Kernzählungen vorgenommen, wobei ihm die geräumigen Decks des M/S „Schwabenland" mit seinen windgeschützten Ecken beste Beobachtungsplätze boten.

Nicht zu beneiden, was das Maß an Arbeit betrifft, ist der Biologe Barkley. Er hat die umfangreichsten Vorarbeiten aller Wissenschaftler an Bord zu erledigen, um seine zahlreichen Fanggeräte bis zum Eintreffen im Arbeitsgebiet instand zu setzen und sein Laboratorium für die Aufnahmen der seltenen Fänge, die er zu machen gedenkt, einzurichten.

Alle Wissenschaftler nutzen den langen Törn, um alle notwendigen Vorarbeiten vor dem Eintreffen des Schiffes im Forschungsgebiet der Antarktis gewissenhaft zu erledigen.

Was tun die Flieger, wenn sie nicht fliegen?

Auch die beiden Flugzeugführer, Flugkapitän Rudolf Mayr und Flugkapitän Richardheinrich Schirmacher sind mit ihren Besatzungen nicht untätig, sich auf ihren Einsatz in der Antarktis vorzubereiten. Von ihrem erfolgreichen Einsatz hängt zu einem großen Teil der Erfolg der gesamten Expedition ab.

Die acht Männer, wozu die zwei Flugzeugführer, zwei Flugzeugmechaniker, zwei Flugfunker und zwei Luftbildner zählen, müssen sich nicht nur um die Ausrüstung ihrer beiden Flugzeuge mit all ihren Dingen kümmern, von denen ihre Sicherheit bei den Flügen und etwaigen Notlandungen im Eis der antarktischen Küstengewässer oder, was wahrscheinlich noch schlimmer sein würde, auf dem Kontinent selbst, abhängt. Die Besatzungen der zwei Flugzeuge sind von allen Fahrtteilnehmern auch diejenigen, die den größten Gefahren ausgesetzt sind und von denen ganz entscheidend der Erfolg der gesamten Expedition abhängt. Die Vorbereitungen auf ihre Einsätze in der Antarktis müssen deshalb um so gründlicher erfolgen.

Die Geräte und Materialien, die in der Vorbereitungszeit in Hamburg beschafft worden sind, hat man bereits aus Luke II ans Tageslicht befördert.

In der Abenddämmerung und nachts bei sternenklarem Himmel üben sich die Flugzeugbesatzungen in der Handhabung der Libellensextanten. Diese für die astronomische Ortsbestimmung aus dem Flugzeug entwickelten Geräte unterscheiden sich von den an Bord der Schiffe gebräuchlichen Sextanten durch den Einbau einer Libelle im Blickfeld, die den Beobachter von der Benutzung des natürlichen Horizonts freimachen, denn wenn dieser in starkem Dunst liegt, wird die Winkelmessung zwischen Gestirn und Horizont fehlerhaft.

Zur Vorbereitung ihrer Einsätze haben sich die Flugzeugführer mit ihren Besatzungen mit den verschiedenen Geräten vertraut zu machen, vor allen den Reihenmeßbildgeräten, System RKM C/5 der Firma Zeiß-Aerotopograph, die Einzelbilder im Format 18 x 18 Zentimeter mit 60 Prozent Überlappung liefern. Insgesamt sind für beide Geräte zusammen 60 Filmspulen zu je 60 Meter Filmlänge mitgenommen worden.

Die Geräte sind im Postraum hinter dem ihn vom Treibstoffraum trennenden Schott untergebracht, je eines auf jeder Seite mit einer Neigung von 20 Grad gegen den Horizont, so daß sie aus 3.000 Meter über Grund nach jeder Seite des Flugzeugs hin ein Gelände von bis zu 25 Kilometer seitlichem Abstand vollkommen klar, bis 50 Kilometer seitlichem Abstand noch einwandfrei erfassen und die Bilder sogar bis in 100 Kilometer seitlichem Abstand vom Flugzeug noch eine gute Deutung der Geländeform mit Sicherheit erwarten lassen.

Am 21. Dezember, drei Tage vor Weihnachten, wird es merklich wärmer. Heute fährt M/S „Schwabenland" an Kap Finisterre, der spanischen Küste vorbei. Wohl die meisten der 82 Menschen, die sich an Bord des Expeditionsschiffes befinden, wissen oder ahnen, daß einige hundert Kilometer landeinwärts ein erbitterter Bürgerkrieg tobt, täglich Menschen sterben, und nicht nur Soldaten, auch Frauen und Kinder, daß Bomben fallen, jahrhundertealte Baudenk-

mäler in Schutt und Asche sinken — und daß an diesem Bürgerkrieg auch deutsche Soldaten und Flugzeuge beteiligt sind, Freiwillige der deutschen „Legion Condor", deren Oberbefehlshaber Generalfeldmarschall Hermann Göring ist.

Auch auf M/S „Schwabenland" stehen zwei Flugzeuge, aber sie sind unbewaffnet und dienen der wissenschaftlichen Forschung in einem Kontinent, der noch nie einen Krieg erlebt hat und ein Kontinent des Friedens ist.

Weihnachten an Bord

Zwei Tage vor Weihnachten, am Abend des 22. Dezember um 23 Uhr, passiert M/S „Schwabenland" Kap Vinzent an der portugiesischen Küste. Wer sich von seinen Verpflichtungen und Aufgaben an Bord freimachen kann, beteiligt sich zu dieser späten Stunde an den Vorbereitungen für das Weihnachtsfest. Das Programm steht schon seit einigen Tagen fest. Auch die bereits in Hamburg eingekauften Geschenke sind bereitgelegt. Eine Geldsammlung an Bord ermöglicht einen weiteren Geschenkkauf aus den Beständen des Schiffes.

Am folgenden Tag, dem 23. Dezember, nähert sich das Schiff der afrikanischen Küste. Es werden einige Echolotungen zur Probe und zu Vergleichsmessungen gemacht. Für Reihenmessungen liegt kein Grund vor, da keine nennenswerten neuen Ergebnisse zu erwarten sind.

Der Anbruch des Weihnachtstages gibt den Meteorologen einen besonderen Grund zu feiern: Trotz Windstärke 6 bis 7 ist ihnen ein besonders guter Radiosondenaufstieg gelungen. Die Meteorologen, die untätige Zuschauer nicht lieben, sind froh, daß sich im Tagesverlauf die Zahl der Zuschauer merklich verringert hat, sie hoffen, daß sie für die erreichte Gipfelhöhe von 30.000 Meter den ausgesetzten internationalen Preis erringen werden. Das wäre für sie das schönste Geschenk an diesem Weihnachtstag.

Kapitän Kottas stellt am Nachmittag alle entbehrlichen Mannschaftsmitglieder zur festlichen Ausschmückung des mittschiffs auf dem Hauptdeck unter den Oberdecksbauten gelegenen Gemeinschaftsraums zur Verfügung. Überall ist festtagsmäßig Reinschiff gemacht.

Um 17.30 Uhr beginnt die Feier, aus räumlichen Gründen zunächst getrennt in den einzelnen Messen, mit einem Festtagsessen. Es gibt Spargel mit Schinken, nicht abgezählt nach Stangen und Scheiben. Jeder kann essen, soviel er mag und vertragen kann. Das gilt übrigens für alle Tage der Reise für alle 82 Fahrtteilnehmer. Auch sind die Mahlzeiten in allen Messen gleich.

Um 18.30 Uhr wird die Feier im Gemeinschaftsraum fortgesetzt. Mit Einfallsreichtum und Geschick ist der Raum in einen Festsaal verwandelt worden. In der Mitte des Raumes sind die mit Tannengrün geschmückten Tische und Bänke aufgestellt. An der Backbordseite stehen zwei frische Tannenbäume mit strahlendem Lichterschmuck. Zwei etwas abseits stehende Tische sind mit einem blütenweißen Tischtuch verdeckt, die numerierten Geschenkpäckchen verbergend.

Die vier Wände des Raumes zieren Reichsflaggen, die hauseigene Expeditionsflagge und dicht an dicht bunte Signalflaggen. Die Elektriker und die Fotografen haben für zusätzliche Lichtquellen an den Ecken des Raumes gesorgt. Es gibt auch eine kleine Bordkapelle; sie ist in einer Nische an der Steuerbordseite plaziert. Auf jedem Tischplatz stehen drei silberhalsige Flaschen Bill-Bräu-Bier, eine Spende der Expeditionsleitung.

In einer kurzen Ansprache erläutert Expeditionsleiter Alfred Ritscher Zweck und Ziel des Unternehmens, die den vollen Einsatz aller Kräfte und die kameradschaftliche Zusammenarbeit aller zur Sicherung des Erfolgs erfordert. Abschließend wünscht er allen Fahrtteilnehmern einen glücklichen Verlauf ihrer Arbeit und viel Erfolg für die Erledigung ihrer Aufgaben bei der Expedition sowie ein frohes Fest.

Um 20 Uhr wird das Fest unerwartet unterbrochen. Aus den Lautsprechern ertönt die Weihnachtsansprache des Führerstellvertreters Rudolf Heß. Doch die atmosphärischen Störungen sind so groß, daß die Ubertragung abgebrochen werden muß. Der 2. Offizier Karl-Heinz Röbke bringt als ehrenamtlicher politischer Leiter der „Schwabenland" diesen Teil der Feier mit einem „Sieg Heil" auf den Führer und das Reich zum Abschluß.

Es folgt die Verlosung der Weihnachtsgeschenke, die für manchen eine Überraschung bietet. Viel Beifall erntet die kleine Bordkapelle, die mit ihren dargebotenen Volks- und Weihnachtsliedern wesentlich zu der festlich-frohen Stimmung fern der Heimat beiträgt. Die Kapelle besteht aus einem Geiger, einem Zitherspieler, einem Akkordeonspieler und einem Flötisten. Seit Beginn der Reise haben sie in ihrer Freizeit oft für dieses Fest geübt.

Im weiteren Verlauf des Abends folgen Erzählungen aus der Seefahrt, in Nacht und Eis, wobei der Eislotse Kraul mit seiner gekonnt humorvollen Art, Geschichten zu erzählen, mit dem stärksten Applaus bedacht wird.

Je weiter der Uhrzeiger vorrückt, je mehr die Stimmung wächst, desto mehr Vortragstalente werden entdeckt. Das Repertoire des Katapult-

führers Wilhelm Hartmann ist fast unerschöpflich, und der Matrose Emil Brandt entpuppt sich als Naturtalent.

Kurz nach Mitternacht verlassen die ersten fast unbemerkt die gelungene Feier. Einige begeben sich an Oberdeck, schauen in den sternenklaren Himmel, denken an die Heimat, von der sie an diesem Weihnachtsabend mehr als 3.500 Kilometer entfernt sind, an die Familie, an liebe wertvolle Menschen in ihrem Leben, um über Entfernung und Zeit hinweg Zwiesprache mit ihnen zu halten.

Andere ziehen sich in ihre Kabinen zurück, wollen mit ihren Gedanken allein sein, packen Geschenke aus, die sie beim Abschied aus Hamburg in die Hand gedrückt bekommen haben.

Erst gegen 2 Uhr morgens verlassen die Letzten den festlich geschmückten Gemeinschaftsraum, in dem ihnen an diesem Weihnachtsabend einige Stunden der Freude geschenkt wurden.

Äquatortaufe am Silvestertag

In den ersten Morgenstunden des 1. Weihnachtsfeiertages, am 25. Dezember 1938, passiert M/S „Schwabenland" die nördlichste der Kanarischen Inseln, Lanzerote, und um 7 Uhr morgens liegt Las Palmas querab an Steuerbord im Passatdunst. Die Lufttemperatur ist inzwischen stark angestiegen.

Das Schiff fährt im Nordost-Passat. Der Wind mit Stärke 5 bis 6 und leichtem Druck schiebt M/S „Schwabenland" südwärts. Die Fahrt geht dicht entlang der afrikanischen Küste auf geradem Kurs weiter, an Kap Berde vorbei, mit der Absicht, auf 15° West den Aquator zu kreuzen.

Aus dem Passatdunst heraus taucht gegen Mittag an Backbord voraus die afrikanische Küste bei Cap Corvoeiro auf. Sie ist eintönig und öde: Sandstrand und dahinter Sanddünen, soweit das Auge reicht. Gegen die hier und da vorgelagerten Klippen rollt die atlantische Dünung mit ganzer Macht an. Dann wandelt sich der Sandstrand zu einer felsigen Steilküste, die bis Cap Blanco reicht. Es werden einige Probelotungen mit dem Echolot gemacht und mit den Kartenangaben verglichen; sie stimmen überein.

Am 27. Dezember begegnet M /S „Schwabenland" dem deutschen heimkehrenden Dampfer „Wangoni" der Woermann-Linie: ein Flaggengruß wird ausgetauscht.

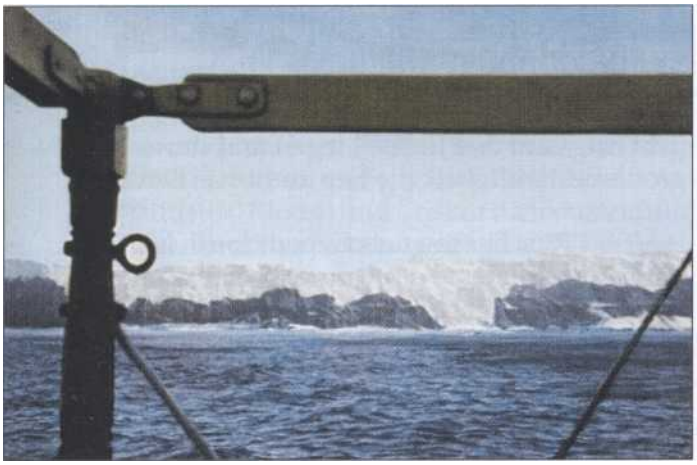
Leider flaut der Passat weiter ab, aber der Strom hilft dem Schiff vorwärts, so daß die tägliche Marschleistung noch immer um 275 Seemeilen aufweist. Da jetzt Fahrt und Rückenwind die gleiche Geschwindigkeit haben, wird die Hitze gelegentlich drückend, und schon die leichteste Kleidung wird als unbequem empfunden. Die Freizeit wird jetzt in Liegestühlen und Hängematten an Deck verbracht. Die Nächte aber bringen Kühle und ermöglichen einen erfrischenden Schlaf.

Am 29. Dezember nähert sich M/S „Schwabenland" dem Balmen-Gürtel. Der Passat schläft ganz ein, und wie eine große ölige Fläche liegt das Meer, in das das Schiff eine Furche pflügt. Übermorgen ist Silvester, kein winterlicher, sondern ein warmer Tag zum Ausklang des Jahres 1938. Die Silvesterfeier wird mit der Aquatortaufe zusammenfallen, zwei Feste auf einmal erwarten die 82 Fahrtteilnehmer auf der „Schwabenland". Die Vorfreude ist groß.

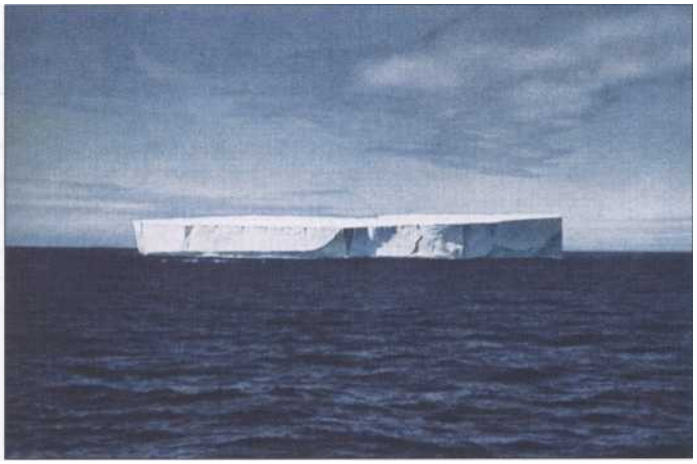
Plötzlich, am Nachmittag des 31. Dezember, ein überraschender Stopp. Eine unangenehme Überraschung. Von 16.55 Uhr bis 19.20 Uhr kann das Schiff wegen Luftdüsenverstopfung an einem Motor die Fahrt nicht fortsetzen. Auch die Kühlwasserrohrbrüche, die vor einigen Tagen aufgetreten sind, wollen kein Ende nehmen. Die tägliche Marschleistung ist von 275 Seemeilen inzwischen auf 261 am 30. Dezember und auf 233 Seemeilen am 31. Dezember gesunken. Es muß erwartet werden, daß sie am nächsten Tag noch weiter zurückgeht. Das ist zwar unerfreulich, doch soll dies die festliche Stimmung bei Aquatortaufe und Silvesterfeier nicht mindern.

Kapitän Alfred Kottas hat für 14 Uhr Reinschiff befohlen. Danach gibt er den Weg für „Neptun" und seinen „Stab" frei zu einem Rundgang durch das Schiff; er beginnt pflichtgemäß mit der Anbordmeldung beim Kapitän, bei dem auch die ersten Empfangsschnäpse von „Neptun" persönlich abgeholt werden. Sein „Stab" vergewissert sich dann, daß alle Täuflinge zur Stelle sind und sich nicht in dunkle Ecken oder ihre Kabinen verdrückt haben.

Dann geht auf dem Vordeck der Zauber los; alle Beteiligten sind voller Ausgelassenheit. Katapultführer Wilhelm Hartmann spielt als Pastor der Meeresgemeinde „Aquator" dabei die Hauptrolle; seine für die Lachmuskeln der Zuhörer und die Gemüter der Täuflinge berechneten Ansprachen und Ermahnungen sind unübertrefflich. Die Ermahnungen legt den Täuflingen nahe, innerlich und äußerlich gesäubert von der nördlichen in die südliche Meereshälfte hinüberzuwechseln, wobei „Neptun" seine Meeresgeister bereitstellt. Die Täuflinge hätten lieber auf diese Hilfeleistung verzichtet, doch sind sie in der Minderzahl und müssen die Hilfe annehmen, ob sie wollten oder nicht. Das Gaudium, daß die Aquatortaufe hervorruft, ist nicht zu überbieten.

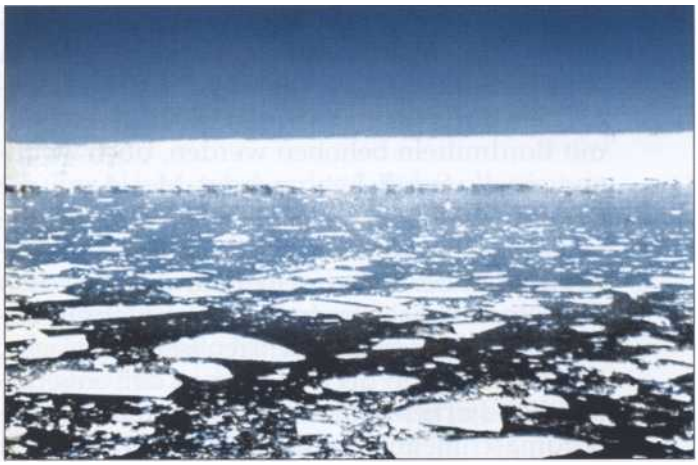


Der erste Eindruck im südlichen Eismeer: die Insel Bouvet

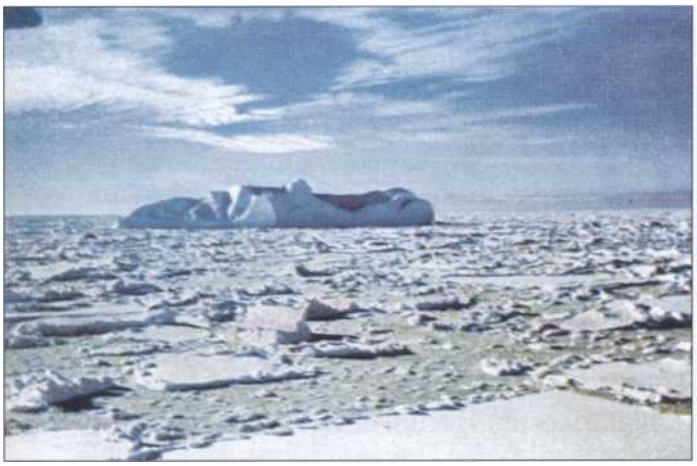


Dieser 1.500 m lange Tafeleisberg ragt 40 m aus dem Wasser heraus und hat einen Tiefgang von 300 m.

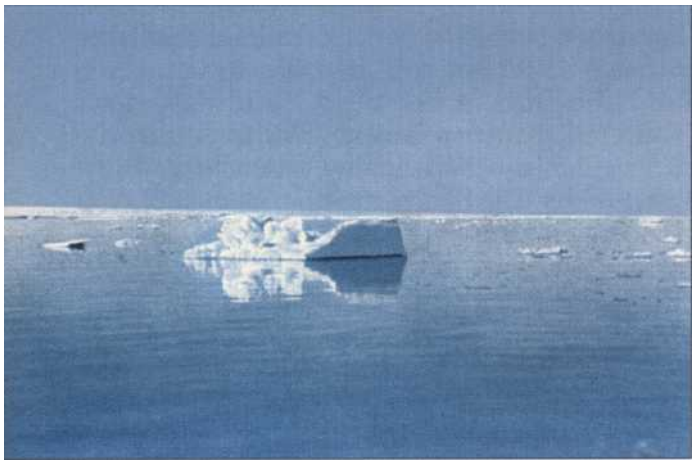
In dem glasklaren Wasser ist das Eis bis weit unter die Oberfläche zu erkennen.



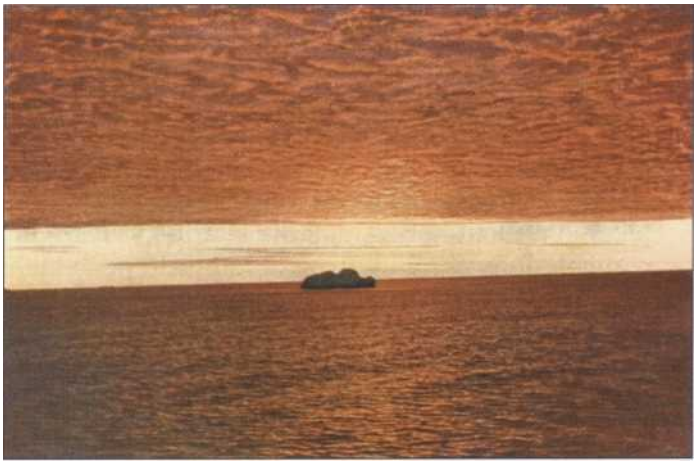
Vom Schelfeisrand steigt das Land erst allmählich zur Südpol-Hochfläche an.



Verwitterte Tafeleisberge in zerklüftetem Treibeisfeld vom Vorjahr. Alle Fotos auf dieser Seite stammen aus dem fahr 1939.



Ideales Flugwetter vor der Schelfeisküste



Mitternachtsstimmung im antarktischen Hochsommer

Zur Silvesterfeier sind die „Täuflinge" jedoch wieder in bester Form und halten sich an den Erfrischungen, die angeboten werden, schadlos. Die Bordkapelle sorgt mit flotter Musik dafür, daß auch dieses Fest in bester Stimmung verläuft. Man ist ausgelassen, und der Silvesterabend verläuft in bester Harmonie.

MIS „Schwabenland" mit geringerer Marschleistung

Bereits vor Weihnachten hatten Kapitän Kottas und den Leitenden Ingenieur Uhlig die wiederholten Kühlwasserrohrbrüche, besonders an der Backbordmaschine des Schiffes, Sorge bereitet. Die aufgetretenen Schäden konnten zwar mit Bordmitteln behoben werden, doch zwangen sie die Schiffsleitung jedes Mal dazu, die Fahrt des Schiffes für mehrere Stunden zu verlangsamen. In Anbetracht der vorgerückten Jahreszeit und der Zeitvorgaben für das Erreichen des Expeditionszieles ist jede Verzögerung unangenehm. Am bedenklichsten ist die Tatsache, daß die Ursache der Schäden in der außerordentlich starken Vibration des gesamten Backbordmaschinenblocks liegt, die natürlich nicht beseitigt werden kann. Ein Ausweg wird durch eine elastische Verbindung des Motors mit dem Kühlwasserrohr gefunden, die sich zu bewähren scheint. Jedenfalls treten die Schäden danach seltener auf.

Der am Nachmittag des 31. Dezember 1938 aufgetretene Schaden an einer Maschine, der die Herabsetzung der Marschleistung des Schiffes zur Folge hatte, ist erheblicher als erwartet. Am ersten Tag des neuen Jahres in den Mittagstunden ergibt eine Ortsbestimmung eine Gesamtleistung von 238 Seemeilen in den letzten 24 Stunden. Der Leitende Ingenieur fühlt sich zu Unrecht so schuldbeladen, und er zieht es vor, sich auf einige Zeit, so gut das an Bord eines Schiffes überhaupt möglich ist, unsichtbar zu machen, um unsachgemäßer Kritik aus dem Weg zu gehen. Er will sich nicht zum „Sündenbock" abstempeln lassen, denn alles, was mit vorhandenen Mitteln zur Abstellung des Schadens getan werden konnte, ist auf seine Veranlassung hin geschehen.

Kapitän Kottas als verantwortlicher Schiffsführer kann nichts weiter tun, als sich mit der geringeren Marschleistung des Schiffes abzufinden und zu hoffen, daß die „Rauhen Vierziger" weit unten im Süden das Schiff nicht noch mehr aufhalten werden. Der Name kennzeichnet den Meeresraum zwischen dem 40. und 55. Grad südlicher Breite. In ihm toben gewaltige Weststürme, die, durch Landmassen ungehindert, dort rings um den Erdball fegen und durch ihre große Beständigkeit die See zu hoher Dünung aufpeitschen.

Alfred Ritscher liegt als Expeditionsleiter viel daran, das Interesse der Fahrtteilnehmer an den Expeditionsaufgaben nicht nur wach zu halten, sondern tatkräftig zu fördern. Um dies zu erreichen, richtet er eine Vortragsreihe ein, die in jeder Woche ein bis zwei Vorträge aus allen Arbeits- und Aufgabengebieten vorsieht. Nach seinem Vortragsplan soll der Schiffsarzt Dr. Bludau über Hygiene, Vorbeugung gegen Frostschäden und deren Behandlung, über erste Hilfe bei Unglücksfällen usw. sprechen, der Eislotse Kraul über die Handhabung von Booten in Treib- und Packeis, die Wissenschaftler über ihre Arbeitsgebiete und die Hilfestellung der ihnen zugeteilten Besatzungsmitglieder, auf die sie dabei angewiesen sind, die Katapultführer und Flugzeugführer über Abschuß und Wiederaufnahme der Flugboote und die dabei erforderliche Unterstützung durch eine geschickte Führung des dabei immer bereitzuhaltenden Motorbootes, der Werkmeister der Startmannschaft Herbert Bolle über Einrichtung und Arbeitsweise der Flugzeugschleuder. Erfreulicherweise werden alle Vorträge von den „Freiwächtern" sehr gut besucht, Zeichen dafür, daß das Vortragsprogramm das Interesse der Fahrtteilnehmer findet.

Loten ist angesagt

Vom Äquator, der planmäßig auf 15° West gekreuzt wird, wird der Kurs auf die Insel Ascension gesetzt. Von dort soll unter ständigem Loten längs dem zentralen Teil der Südatlantischen Schwelle gefahren werden, um die dort lückenhaften Messungen zu vervollständigen.

Im Lotdienst an Bord des M/S „Schwabenland" wechseln sich die Wissenschaftler und der 1. Elektriker ab; von Bovet bis zur Schelfeisküste springen auch die Flugzeugführer einige Male ein.

Die Südatlantische Schwelle ist der Teil der Atlantischen Schwelle, der, am Äquator durch die Romancho-Rinne von der Nordatlantischen Schwelle getrennt, bis etwa 55° Süd läuft, wo er dann unter dem Namen Atlantisch-Indische Schwelle seine Fortsetzung in östlicher Richtung findet. Die Südatlantische Schwelle trennt das Angola- und das Kap-Becken auf der afrikanischen Seite von dem Brasilianischen und dem Argentinischen Becken auf der amerikanischen Seite des Südatlantischen Ozeans.

Während die Becken Meerestiefen bis zu 6.000 Meter aufweisen, steigt die Schwelle von 4.000

Meter an einzelnen Stellen bis über die Meeresoberfläche auf und gipfelt in den Inseln Ascension (860 Meter) und Tristan da Cunha (2.320 Meter) mit ihren Nebeninseln. Dazwischen reichen andere Spitzen der Schwelle bis in die Höhe von 2.500 Meter unter Wasser.

Der Lotdienst auf M/S „Schwabenland" läuft halbstündlich, an interessanten Stellen, wo ein schnelles Absinken oder Ansteigen der Wassertiefen festgestellt wird, wird die Reihe auf Zehn-, Fünf- und Zweiminutenabstände verdichtet. Dadurch gelingt es, die Kenntnis des Bodenreliefs längs dieser Schwelle nicht unbeträchtlich zu ergänzen.

Passieren der Insel Ascension

Am 2. Januar 1939 wird Ascension passiert. Die kleine Insel hat nur 150 Bewohner. Es sind meist Arbeiter, Angestellte und Beamte der englischen Kabelstation, die sich auf der Insel befindet; sie führen ein sehr einsames Leben. Nur sehr selten stellt ein Schiff die Verbindung zwischen ihnen und der Außenwelt her. Da M/S „Schwabenland" erst in tiefer Abenddämmerung dicht an der Insel vorbeiläuft, ist ein Besuch der Insel, der sicher interessant geworden wäre, nicht möglich, zumal das Schiff in großer Eile ist und ein Aufenthalt im Hafen zuviel Zeit gekostet hätte.

Durch einen weiteren Kühlwasserrohrbruch verzögert sich die Fahrt des M/S „Schwabenland" erneut. Die elastische Verbindung, die dies verhindern sollte, hat doch nicht den gewünschten Erfolg. Fast alle zwei Tage neue Brüche, was jeweils zu weiterer Fahrtminderung führt. Der Leitende Ingenieur hat eine neue Idee, er läßt eine Trompete des Motors mit einer vier Millimeter weiten Bohrung versehen. Hoffentlich hilft dieses Experiment. Die fortwährenden Fahrtverzögerungen fangen an unerträglich zu werden.

Der 6. Januar 1939 bringt eine Abwechslung. Bootsmanöver ist angesagt. Das gilt für alle Mann an Bord, nicht nur für die Besatzungsmitglieder des Norddeutschen Lloyd. Mit umgelegten Schwimmwesten nimmt jeder seinen Platz in den Rettungsbooten ein. Keiner fällt ins Wasser. Jeder hofft, daß der geprobte „Ernstfall" auf M/S „Schwabenland" nie eintritt.

Endlich gelingt zum ersten Male der Versuch der Funkstation des MS „Schwabenland", mit Kapitän Kirchheiß, dem Führer der Walkocherei „Wickinger" und ihrer Fangflotte, in funktelefonische Verbindung zu treten, obwohl der Abstand zwischen beiden Schiffen noch über 1.500 Seemeilen beträgt. Die Verständigung ist jedoch nicht befriedigend, so daß ein weiterer Versuch auf einen späteren Tag verschoben wird. Zweck der Verbindung ist es, einen Treffpunkt zu verabreden, um „Wickinger" die für ihn mitgebrachten Funkröhren übergeben zu können.

Die neue Ausgucktonne oben am Fockmast, 20 Meter über Deck, muß abmontiert und auf die Sahling gesetzt werden. Dort ist sie für einen gewandten und geübten Turner in leichter Bekleidung mit Sicherheit noch erreichbar. Für die Körpermaße des Eislotsen Kraul, für den die Ausgucktonne zum stundenlangen Aufenthalt in dicker Winterkleidung gedacht war, ist sie viel zu klein geraten.

Tristan da Cunha — die einsamste Insel der Welt

In den Abendstunden des 9. Januar kommt die kleine Vulkaninsel Tristan da Cunha in Sicht. Die meisten Inseln des südlichen Ozeans sind von tüchtigen portugiesischen Seefahrern Anfang des 16. Jahrhunderts entdeckt worden. Ascension, Ferando Noronha, Trinidad, St. Helena, Gough und auch Tristan da Cunha. Mit wenigen Ausnahmen sind diese Inseln in britischem Besitz, Trinidad ist brasilianisch.

Die Insel hat folgende Geschichte: 1506 soll sie von dem portugiesischen Admiral Tristan da Cunha entdeckt worden sein, dann fanden die Holländer 1643 sie von neuem, denn die Kenntnis ihrer Existenz war längst verloren gegangen. 1767 kamen die Franzosen und 1790 amerikanischen Pelztierjäger. Nach so vielen Besuchen so vieler Nationen hielt es England für notwendig, die Insel 1806 kurzerhand zu annektieren, sie setzten eine Garnison Soldaten, 50 Europäer und 50 Hottentotten ab. Die Garnison wurde später wieder aufgelöst. Nur einer blieb, der Schotte William Glass. Er ließ seine Frau nachkommen, setzte 16 Kinder in die Welt und ist der Stammvater der heutigen Bevölkerung dort. Mehr oder weniger gescheiterte Seefahrer siedelten sich hier an. Die Frauen holte man sich von der nahe gelegenen Insel St. Helena. Ein befreundeter Walfänger besorgte dieses Geschäft, wie Berichte besagen. Er brachte die Frauen nach Tristan da Cunha und stellte sie dort am Strand auf. Die Junggesellen kamen und knobelten, und so kamen die Frauen „unter die Haube".

Auf der etwa 115 Quadratkilometer großen Insel Tristan da Cunha leben 128 Menschen, die Kartoffel- und Obstbau und etwas Viehzucht betreiben und die unter der Regierung ihres Schulmeisters ein kümmerliches Leben führen. Hier passiert nichts. Die Insel hat noch nicht einmal eine Kabelverbindung mit der Außenwelt

und nur selten läuft ein Schiff die Insel an und bringt Lebensmittel und Bedarfsgegenstände. Manchmal kommt eine Walkocherei, die im Schutz der Insel ihre Fangboote mit Treibstoff versorgt.

Im Abstand von 1,5 Seemeilen fährt M / S „Schwabenland" an der Insel vorbei. Inselbewohner scheinen das bemerkt zu haben. In den Häusern werden Lichter angesteckt. Ein Licht geht häufiger an und aus, offensichtlich scheint jemand zu morsen. Die Bordfunker versuchen zu antworten; sie funken auf allen möglichen Wellen und als keine Antwort kommt, morsen sie mit der Lampe auf englisch, französisch, portugiesisch und deutsch. Doch es kommt keine Antwort.

Die Fahrt geht weiter. Tristan da Cunha, die einsamste Insel der Welt, kommt außer Sicht.

Am Morgen des 10. Januar 1939 umsegeln zum ersten Mal große Albatrosse die „Schwabenland", die in Westdünung bei auffrischendem Nordwind so stark rollt, daß man zum ersten Mal während der Reise die Schlingerleisten an den Tischen befestigen muß, um Kaffeekannen, Tassen und anderes Geschirr festzuhalten.

Erfolgsgewißheit

Nach dem Frühstück findet unter Leitung von Alfred Ritscher eine Besprechung statt, an der die Schiffsleitung, die Wissenschaftler, die Flugbesatzungen und die Katapultführer teilnehmen. Der Expeditionsleiter liest den vollständigen Organisationsplan vor, der das gesamte Arbeitsprogramm an der Eiskante enthält. Wenn sich nur ein Teil davon realisieren läßt, bringt die Expedition beachtliche Ergebnisse mit nach Hause. Das Ziel ist hochgesteckt, aber erreichbar. Viele der Anwesenden wären sicher froh, schon alles hinter sich zu haben, denn die Anforderungen im ewigen Eis der Antarktis sind groß. Jeder ist gefordert. Jeder ist aber auch stolz darauf, zu dem Erfolg der Expedition mit einer eigenen Leistung beitragen zu können.

Ritscher glaubt fest an den Erfolg. Diese Gewißheit überträgt sich auf alle, die ihm zuhören. Jedes Wort ist genau bedacht, jeder Vorschlag einer fliegerischen Erkundung fußt auf einem zuvor wohl abgewogenen Für und Wider. Die Dreifacherfahrung Ritschers — er ist Handelsschiffskapitän, Flugkapitän und Polarforscher mit jahrzehntelanger Praxis - macht ihn zum idealen Experten für diese Expedition. Allerdings wird nur dann alles planmäßig verlaufen, wenn sich jedes Expeditionsmitglied, vom Leiter herab bis zum Schiffsjungen, in jedem Augenblick für die gesamte Expedition verantwortlich fühlt.

Als bei der abschließenden Erörterung der notwendigen Flugsicherheit von einem Flugzeugmechaniker gefragt wird, was geschähe, wenn ein Flugzeug 500 Kilometer vom Eisrand entfernt notlanden müßte, sagt Ritscher: „Seien Sie sicher - ich hol Sie da raus!" Er sagt diesen Satz in einem Tonfall, der letzte Zweifel beseitigt. Jeder hat nach diesen Worten das unbedingte Zutrauen, im Fall eines Unglücks nicht im Stich gelassen zu werden.

„Anker klar zum Fallen"

Am frühen Abend kommt die unbewohnte Insel Gough in Sicht, deren oberer Teil sich ab etwa 400 Meter Höhe unter einer Wolkenhaube befindet, die Nord- und Ostseite sind jedoch klar genug, um eine Annäherung des Schiffes an die klippenreiche Ostseite bis auf gut drei Seemeilen versuchen zu können.

Gerade im Augenblick der größten Annäherung an die klippenreiche Ostküste versagt der elektrische Strom und damit die Steuerablage des Schiffes. Auf alle Fälle wird, da das Schiff schräg auf die Klippen zutreibt, jetzt sofort als einziges und letztes Rettungsmittel zur Verhinderung eines Unglücks der Anker „klar zum Fallen" befohlen. Aber ehe es zum Äußersten kommt, ist der Reservedynamo angesprungen; die Steuerung funktioniert wieder, und in einem scharfen Bogen kann das Schiff den drohenden Klippen ausweichen. Was wäre geschehen, wenn? Nicht auszudenken!

Die Insel Gough lädt nicht gerade zu unfreiwilligen Siedlungsversuchen ein, sie ist ein trostloser Vulkanfelsen mit einigen grünen Matten zwischen dem braunroten Gestein. Hier und da ist an einigen geschützten Stellen kümmerliches Buschholz zu sehen.

Das einzige, was diese öde Insel offensichtlich besitzt, ist die Vogelwelt, die in vielen Arten die Insel mit ihrem Umfeld belebt. Vor allem Albatrosse und Seeschwalben scheinen hier zu Hause zu sein. Pinguine führen in dichter Nähe des M / S „Schwabenland" scharenweise ihre Tauchkunststücke vor.

Wenig später fegen die ersten Regenschauer über das Wasser. Mit zunehmender Dunkelheit entschwindet bald diese letzte menschenleere Insel auf dem Weg vor dem Erreichen der antarktischen Gewässer den Blicken.

Wie ist die Eislage?

Mit Kurs auf Bouvet setzt die „Schwabenland" ihre Reise fort, dem Reiseziel immer näher kom-

mend. Da die vorgerückte Jahreszeit zu jedem nur erdenklichen Mittel der Zeit- und Wegeinsparung zwingt, liegt die Frage nahe, warum Ritscher nicht unmittelbar auf die West- oder Ostgrenze des Arbeitsabschnitts zusteuern läßt. Er hat dafür triftige Gründe.

Im allgemeinen reicht ein mehrere 100 Seemeilen breiter Treib- und Packeisgürtel vom Weddellmeer ostnordostwärts über Bouvet hinaus. Seine Ausdehnung in der Breite und nach Osten hin ist abhängig von dem Eisvorkommen des vergangenen Winters in den antarktischen Gewässern überhaupt. In eisreichen Sommern kann er noch bis 10° und 20° östlicher Länge reichen, in eisarmen Zeiten weicht er oft weit nach Westen zurück und ist dann mit fortschreitender Jahreszeit oft nur durch breite Waken in Einzelfelder aufgeteilt, die ein eisverstärktes Schiff mit der nötigen Vorsicht durchfahren kann, um südlich von etwa 62° bis 65° Süd ein Gebiet eisärmeren Wassers zu erreichen.

Gespeist wird der Treibeisgürtel sowohl durch das von Süden herangetriebene einjährige Wintereis als auch durch aus dem Weddellmeer herandrängende Eismassen, die sich dort in Jahren angestaut und unter dem ständigen Druck des Zuzugs aus dem Osten längs der Schelfeisküste übereinander geschichtet und getürmt haben. Deshalb findet man in dem Treib- und Packeisgürtel viel mehrjähriges, aus Brocken bestehendes Packeis, das oft mit mächtigen Eisbergen durchsetzt ist und dem man deshalb weit ausweicht.

Da die diesjährige Eislage weder Kapitän Kottas noch Expeditionsleiter Ritscher und auch nicht dem Eislotsen Kraul bekannt ist, würde die Gefahr bestehen, daß das Schiff bei geradem Kurs verfrüht auf den Eisgürtel treffen könnte. In diesem Fall wäre das Schiff gezwungen, längs der Eiskante weit nach Osten auszuholen, bis eine Möglichkeit für einen Durchschlupf nach Süden gefunden wäre. Den dadurch entstehenden Zeitverlust will die Schiffsleitung in jedem Fall vermeiden, sie will kurz vor dem Ziel jedes Risiko von M/ S „Schwabenland" fernhalten.

Bei Bouvet ist dagegen jetzt um diese Jahreszeit damit zu rechnen, daß das Schiff ohne Schwierigkeiten südwärts an das Eis herangeführt werden kann und eine Durchbruchstelle gefunden wird. Das Insichtlaufen der Insel bietet zudem den Vorteil, daß dadurch vor dem Eintritt in die Antarktis noch einmal ein genauer Abgangsort gewonnen wird.

Die bisherige Schönwetterfahrt ist zu Ende. Ein untrügliches Zeichen dafür ist die hohe Westdünung bei Gough. Die „Schwabenland" muß sich jetzt auf die „Rauhen Vierziger" vorbereiten.

Während das Schiff seinen Abstand zur Antarktis Tag für Tag verringert, sind die Wissenschaftler und die Flugzeugführer mit ihrem Personal vollauf mit den Vorbereitungen der ersten Arbeit nach der Ankunft am Ziel beschäftigt. Der Biologe hat nach dem Kreuzen des 31. Grades südlicher Breite bereits mit seinen Planktonfängen begonnen. Für die Navigation der Flugzeuge hat der Geograph ein Kartennetz in Merkatorprojektion im Maßstab 1 : 1 250.000 entworfen. Hiervon erhält jeder Flugzeugführer eine Ausfertigung, während ein Exemplar zur Verfolgung des Flugweges anhand der Flugfunkmeldungen als Arbeitskarte an Bord des Schiffes dienen soll. Die Flugzeuge sind fertig überholt, die Lebensmittelvorräte als eiserner Bestand in je Zweimannportionen für einen Monat und die Notausrüstung für etwaige Notlandungen auf See oder im Inland in den Maschinen zweckmäßig verstaut, so daß sogleich nach Eintreffen im Arbeitsgebiet der Probeabschuß und der Probeflug verbunden mit Probeaufnahmen der Reihenbildner erfolgen kann.

Eisberge in Sicht

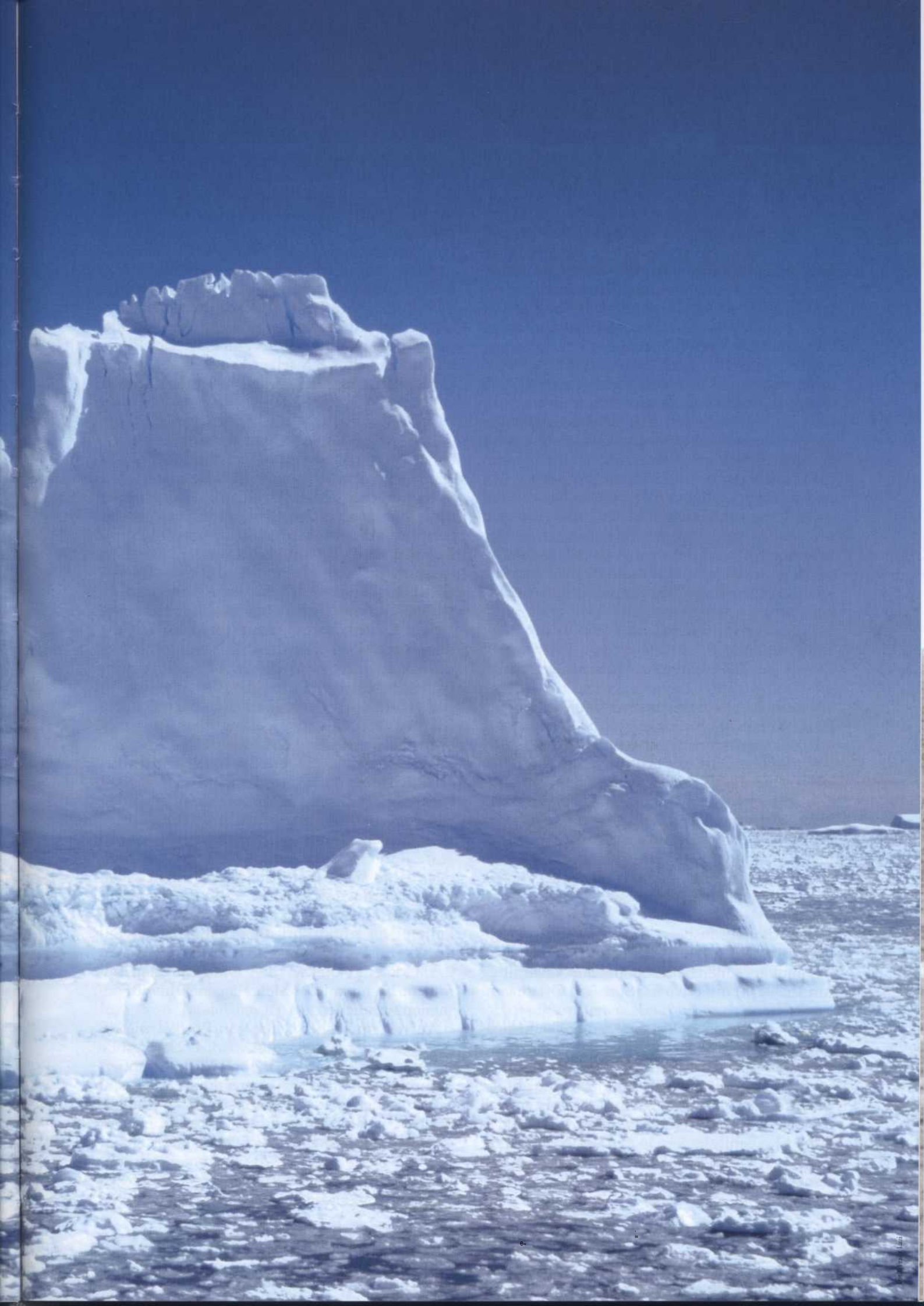
Von Tag zu Tag ist es merklich kühler geworden. Wollsachen ersetzen die leichtere Kleidung. Auch die Heizung wird wieder in Gang gebracht.

In den nächsten Tagen bleibt M/S „Schwabenland" von dem üblichen stürmischen Wetter der „Rauhen Vierziger" wider Erwarten verschont. Doch immer dichter werdender Nebel und bald auch Schneetreiben zwingen die Schiffsleitung am 14. Januar 1939 wegen der Gefahr eines möglichen unverhofften Zusammenstoßes mit einem Eisberg zu verlangsamter Fahrt, in der Nacht sogar zum Treiben ohne Maschinenkraft.

Erst gegen Morgen des 15. Januar klart es wieder auf. Dem wachhabenden 3. Offizier gelingt eine gute Ortsbestimmung, nach der das Schiff noch etwa 30 Seemeilen von der Insel Bouvet entfernt ist.

Mittags taucht die Vulkaninsel Bouvet unter ihrer zweihundert Meter dicken Eisdecke als rechtes Eingangstor zur Antarktis aus dem Nebel auf. Ihr südlicher Teil, gegen dessen zerrissene Steilhänge die Brandung mit lautem Getöse anrollt, liegt im grellen Sonnenschein, der selten sichtbare höhere nördliche Teil unter einer dichten Nebelkappe. Dicht unter der Südküste der Insel treibt ein einzelner Eisberg, der seiner Form nach von Gletscherbrüchen der Insel stammt. Es ist der erste Eisberg, den die Expe-

Geradezu märchenhaft wirken diese Eisberge vor der antarktischen Küste. „Ein verzauberter Kontinent", schwärmte der US-amerikanische Polarforscher Richard Evelyn Byrd, „hingebettet wie eine schlafende blasse Prinzessin. Unwägbar und wunderschön, so liegt sie in ihrem eisigen Schlummer, ihre wogenden weißen Gewänder aus Schnee übernatürlich mit frostglänzenden Amethysten und Smaragden besetzt, ihre Träume als schillernde Lichtschleier um Sonne und Mond gewoben, ihren Gesichtskreis von pastellenem Rosa, Gold, Grün und Blau umtönt. So gibt sie sich, die Antarktis, lockendes Land von unvergänglicher Rätselhaftigkeit."



ditionsteilnehmer der „Schwabenland” sehen, doch sicher nicht der letzte.

Von Bouvet besonders begeistert ist Kapitän Kottas. Er ist zumeist in den Tropen und in warmen Ländern gefahren und hat Eis nie geliebt. Er hat es nie verstanden, warum sich Leute ausgerechnet mit Steigeisen und Seilen auf Gletschern erholen wollen, wo es doch so schöne warme Plätzchen auf der Erde gibt. Jetzt, nachdem er Bouvet gesehen hat, das einen gewaltigen Eindruck auf ihn macht, beginnt er das Eis zu lieben. Er wird noch Berge davon sehen.

M/S „Schwabenland” setzt seine Fahrt fort, um die geeignetste Durchbruchstelle durch den zu erwartenden Packeisgürtel nach der Schelfeisküste hin zu finden. Die Zahl der Eisberge, denen die „Schwabenland” aus dem Weg geht, vermehren sich zusehends, am Morgen waren es 26, am Nachmittag 53, darunter einige große und gefährliche, deren Ausmaße auf einen Kilometer Länge und etwa 20 Meter Höhe geschätzt werden. Es sind zumeist Tafeleisberge. Einige lassen auf die Herkunft aus westlicheren Gegenden schließen, wahrscheinlich aus dem Weddellmeer. Vom Packeisgürtel ist noch nichts zu sehen.

Die Heimatpost geht ab

Wiederholt haben die Funker der „Schwabenland” versucht, funktelefonische Verbindung mit der deutschen Walkocherei „Wickinger” aufzunehmen, um endlich die Funkröhren loszuwerden, die aus Hamburg mitgebracht wurden und die für die Walkocherei bestimmt sind.

Am 14. Januar war abgesprochen worden, daß der Tanker „Anna Knudsen”, der „Wickinger” mit Treibstoff versorgt, die Röhren am 17. Januar in Empfang nehmen soll. Sogar der genaue Zeitpunkt und der Treffpunkt sind vereinbart worden.

Nach den Vorausberechnungen von Kurs und Geschwindigkeit des Expeditionsschiffes und des Tankers sollen beide Schiffe am Nachmittag um 15.30 Uhr auf etwa 63° Süd, 3,5° Ost zusammentreffen.

Und tatsächlich, es klappt. Um 15.30 Uhr sichtet Alfred Kottas „Anna Knudsen” backbord voraus. Der Tanker kommt schnell näher. Der „Schwabenland"-Kapitän hat noch eine andere Vereinbarung getroffen: „Anna Knudsen” soll die Briefe und Karten mitnehmen, die von den Expeditionsmitgliedern in den letzten Tagen geschrieben wurden. Das ist die erste Post von dem fast erreichten „Ende der Welt” nach Deutschland.

Um 17 Uhr legt der Geograph Dr. Ernst Herrmann als „Schwabenland"-Postbote mit dem schiffseigenen Motorboot ab und liefert wenig später die Post und die Funkröhren auf dem Tanker ab, nicht ohne dem Kapitän und der Mannschaft eine „Gute Fahrt in die Heimat” zu wünschen.

Als er wieder an Bord kommt, hat Dr. Herrmann noch etwas mit. Sieland, der 1. Koch, hatte den Funkern aufgetragen, bei ihrem Telefonat mit „Wickinger” ein Walfilet zu bestellen. Diesen Wunsch hat „Anna Knudsen” gern erfüllt. Noch am Abend wird das Fleisch in der Bordküche zubereitet, danach erst zaghaft, doch neugierig, dann aber mit großem Genuß verspeist.

Drei Kapitäne und ein Schiff

Die Nacht zum 18. Januar 1939 ist so hell, daß voraus bis an den Horizont die Wasserfläche noch klar zu sehen ist. Die Lufttemperatur liegt knapp über dem Gefrierpunkt, obwohl schon fast der südliche Polarkreis erreicht ist. Den äußeren Packeisgürtel müßte das Expeditionsschiff längst hinter sich haben, doch seltsamerweise ist weder Treibeis noch Packeis zu sehen. Es fehlen auch noch alle Anzeichen für die Nähe des inneren Packeisgürtels.

Auch der Schneesturmvogel, ein schneeweißer schnittiger Luftsegler, der am Morgen am Schiff vorbeigeflogen war, brachte keine Klarheit. Von diesem Vogel sagt man, er würde sich höchstens 80 bis 100 Seemeilen von der Packeisgrenze entfernen. Doch seit seinem Erscheinen hatte die „Schwabenland” bereits weit mehr als 100 Seemeilen zurückgelegt, ohne daß der helle Reflex des Eises am Wolkenhimmel, den man Eisblink nennt, zu erkennen gewesen wäre.

Da die Eisberge merklich abgenommen haben und die Eislage günstig ist, kann das Expeditionsschiff ohne Gefahr mit voller Kraft weiterlaufen. Der Kurs führt über den östlichen Teil der Maud-Bank auf 65° Süd, wo Tiefen von 2.000 Meter gelotet werden. Die geringsten Tiefen von bis etwa 1.200 Meter liegen 30 bis 40 Seemeilen westlicher.

Auf einem Eisberg, der von Bord des M/S „Schwabenland” gesichtet wird, hocken große Scharen von Pinguinen. In ihrer Mitte, alle überragend, ein stattlicher Kaiserpinguin.

Inzwischen ist der 18. Januar vorüber und der 19. bereits drei Stunden alt. Expeditionsleiter Kapitän Ritscher treibt die Unruhe aus seiner Koje. Er begibt sich auf die Kommandobrücke zu Schiffsführer Kapitän Kottas. Auch der Eislotse Kapitän Kraul befindet sich bereits seit ei-

ner Weile dort; ihn hat die Unruhe ebenfalls gepackt.

Nach der Norvegia-Karte, die die drei Kapitäne mit dem Patent für „Große Fahrt" gemeinsam einsehen, muß in der Gegend, in der sich das Schiff jetzt befindet, die Schelfeisküste liegen. Die letzte Mittagsposition am Vortag, dem 18. Januar, war 66° 8' Süd gewesen. Seitdem ist das Schiff schon wieder zwölf Stunden mit voller Kraft gefahren.

Die Ungeduld bei den drei Kapitänen wächst. Nach einer kurzen Beratung erfolgt eine Kursänderung von Süd nach fast West. Man will sehen, wie weit das Schiff auf dieser bisher kaum je vorher erreichten Breite von 69° Süd in den undurchdringlichen Westen vorstoßen kann.

Dort im Westen liegt das Weddellmeer, das bisher nur ein einziger Mensch eisfrei gesehen hat, der Entdecker Weddell, dem es 1823 gelang, bis 75° 30' Süd vorzudringen. Nach ihm ist es trotz eifrigster Versuche noch niemandem gelungen, dieses fürchterlichste aller Meere zu befahren. Dafür sind mehrere Schiffe bekannt, die hier von Eisschollen zerquetscht und zerschlagen wurden, so zum Beispiel Otto Nordenskjölds „Antarktic" (1903) und Shackletons „Enduranca" (1915). Dagegen konnten sich Filchners „Deutschland" (1911) und das englische Expeditionsschiff „Discovery II" (1932) in größter Not retten. Doch bis zum Weddellmeer will die „Schwabenland" nicht.

Um 4.30 Uhr morgens zeigt ein niedriger grellweißer Dunststreifen am Horizont steuerbord voraus die Packeisgrenze an. Der Expeditionsleiter ist erleichtert. Er läßt sofort den Kurs auf 70° Süd, 5° West ändern, um nun an die Westgrenze des vorgesehenen Arbeitsgebietes zu gelangen. Die Mittagsbeobachtung ergibt den Schiffsort 69° 9' Süd, 0° 6' West. Jetzt ist auch voraus schon der weiße Horizontstreifen in Sicht.

Zwei Stunden später befindet sich M/S „Schwabenland" vor der Packeisgrenze, die sich von hier aus unabsehbar weit nordwärts hinzieht, während nach Süden hin eine Ansammlung von Tafeleisbergen die dichte Nähe der Schelfeisküste anzeigt.

Der Ruf „Eis voraus!" auf und unter Deck des Expeditionsschiffes hat viele veranlaßt, sich an Oberdeck zu begeben. Offiziere stehen auf dem Peildeck, Wissenschaftler und andere auf der Brücke, und auch das Oberdeck ist voller Schaulustiger, die über das seit langem gefürchtete und zugleich ersehnte Eis staunen. Es ist faszinierend, was hier zu sehen ist: eine höher und höher werdende, nach rechts und nach links sich unabsehbar fortsetzende Eiswand, die kein Ende zu haben scheint.

Ist M/S „Schwabenland" am Ziel? Kann morgen die Arbeit beginnen? Oder heute noch?

Am Ziel: Der erste Probeflug

Expeditionsleiter Ritscher entscheidet, noch heute mit der Arbeit, mit einem Probeflug, zu beginnen. Im Laufe des Tages sind beide Flugzeuge abschußklar gemacht worden.

Den ersten Probeflug, der der Erprobung aller Instrumente und Bordgeräte und der Eiserkundung dient, wird von „Boreas" vorgenommen. Es herrscht so etwas wie eine Generalprobenstimmung, als der Abschuß des Flugzeugs an Bord der „Schwabenland" vorgenommen wird.

Flugkapitän Richardheinrich Schirmacher klettert ins Flugzeug, Flugzeugmechaniker Kurt Loesener, Funker Erich Gruber und Lichtbildner Siegfried Sauter folgen. Die Türen werden geschlossen.

„Boreas" ist startbereit. Am Katapult steht der Werkmeister der Startmannschaft Herbert Bolle. Er wartet auf das Aufleuchten des Signallämpchens, das vom Flugzeugführer eingeschaltet wird. Als es aufflammt, legt er den Hebel um. Im nächsten Augenblick rast „Boreas" die Gleitbahn hinaus. Der Abschuß ist gelungen.

Es ist ein bemerkenswerter historischer Augenblick: Das erste deutsche Flugzeug über der Antarktis!

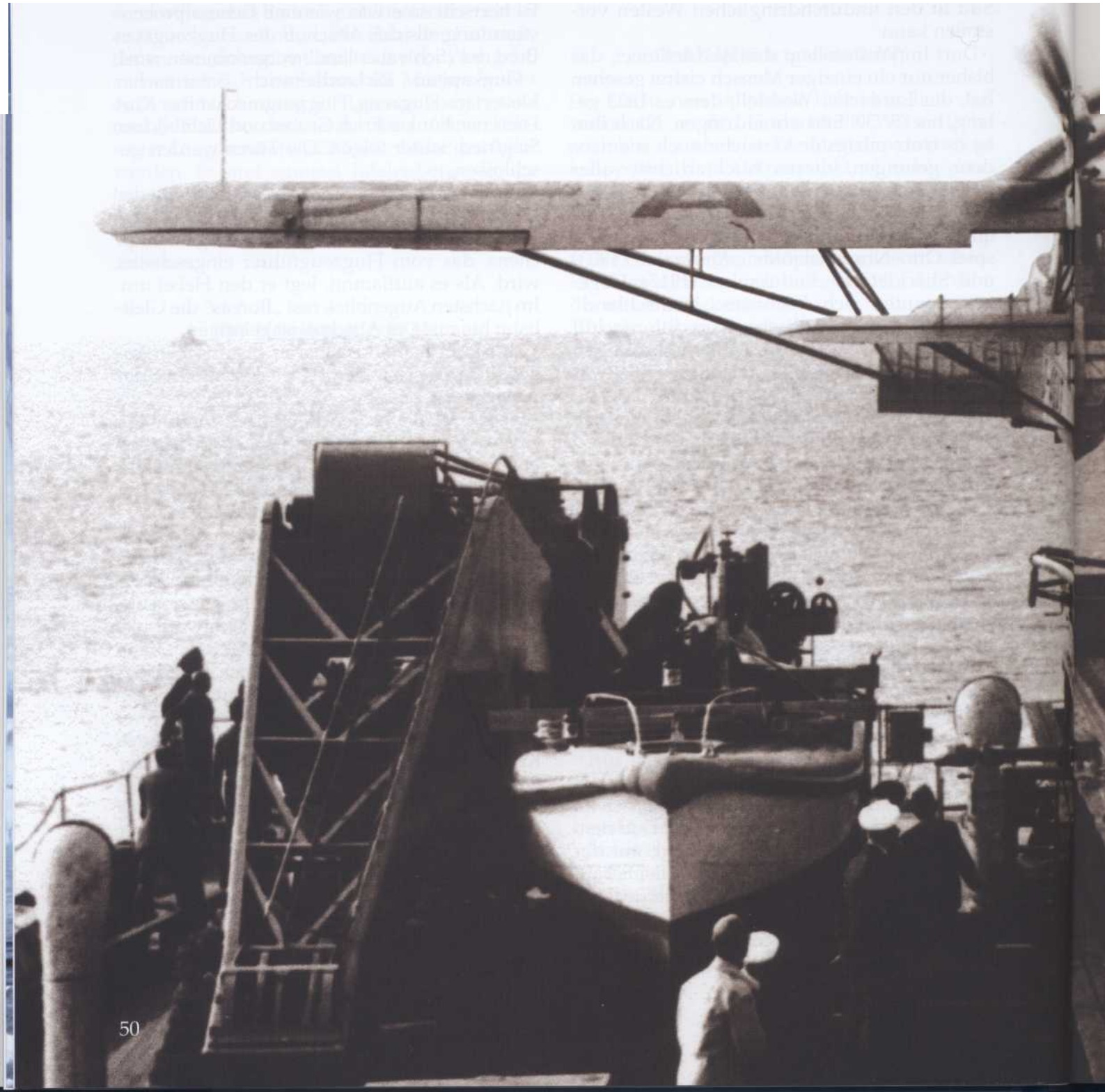
Gegen 17.30 Uhr kehrt „Boreas" von seinem einstündigen Probeflug zurück. Auch die Anbordnahme des Flugzeugs klappt tadellos. Doch der Flugzeugführer bringt eine überraschende und aufregende Neuigkeit mit.

Der Eisrand, an dem das Expeditionsschiff seinen Liegeplatz hat, gehört nicht zu der Schelfeisküste. Diese ist vom Schiff noch durch eine etwa 50 Kilometer breite, mit Packeis, das sich unabsehbar weit nordwärts und westwärts erstreckt, durchsetzte Wasserfläche getrennt. Eine breite gewundene Wake bietet jedoch die Möglichkeit, das Schiff weiter nach Westen zu verlegen.

Expeditionsleiter Ritscher und der Eislotse Kraul halten eine Verlegung des Schiffes weiter nach Westen für einen Vorteil und bei windstillem Wetter für verantwortbar; sie lassen das Schiff in die Wake einsteuern. Bei vorsichtiger Fahrt in der sommerhellen Nacht kann das Schiff bis zu der Position 69° 14' Süd, 4° 30' West vordringen. Dort aber gebietet das dicht geschlossene Packeis Halt.

Jetzt erst ist M / S „Schwabenland" am Ziel seiner Reise.

Die Entdeckung von Neu-Schwabenland



Die Flugboote sind gerüstet

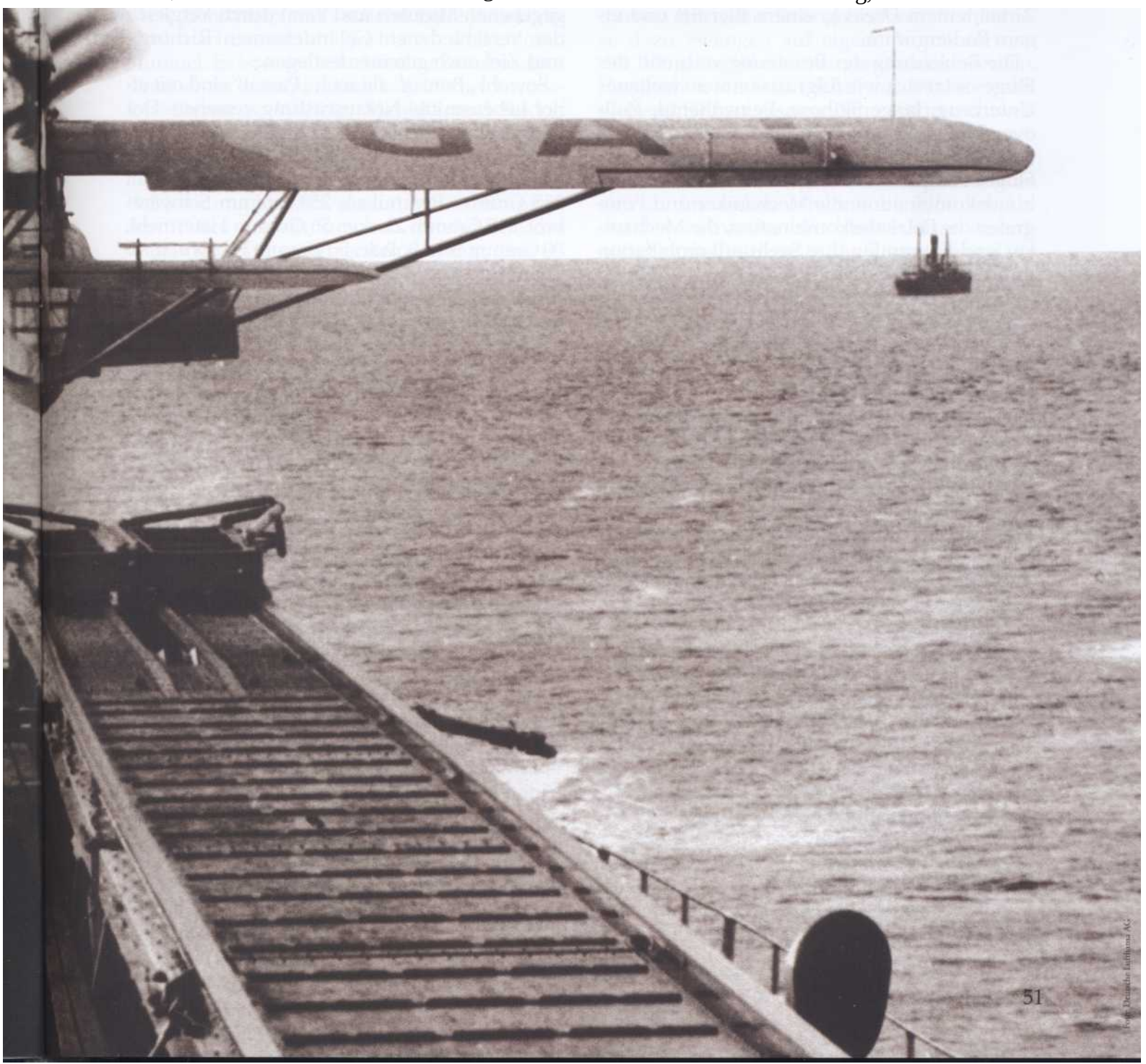
19. Januar 1939. Alfred Ritscher blickt während des Abendessens an Bord der „Schwabenland" immer wieder auf seine Uhr. Für 19 Uhr hat er die beiden Flugkapitäne Mayr und Schirmacher und den Eislotsen Kraul zu einer Besprechung gebeten.

Kurz nach dem vereinbarten Zeitpunkt treffen sich die vier Männer, die vor der wichtigsten Phase der Expedition stehen, der Entdeckung eines Teilgebietes der Antarktis, nach Vorausberechnungen etwa so groß wie das Deutsche Reich. Dieses Gebiet hat bisher noch kein Mensch gesehen, es gehört niemandem, es ist herrenloses, mit Eis bedecktes Land. Niemand weiß, was sich unter diesem Eis verbirgt.

Flugzeuge sollen es „entdecken", deutsche Flugzeuge: „Boreas" und „Passat", stationiert auf dem schwimmenden Flugzeugstützpunkt „Schwabenland" der Deutschen Lufthansa.

Der Expeditionsleiter bittet zunächst Flugkapitän Schirmacher, Pilot des Flugbootes „Boreas", um einen Bericht über den vor wenigen Stunden erfolgten einstündigen Probeflug von 16.22 Uhr bis 17.22 Uhr. In diesem vermerkt Schirmacher: „Es erwies sich [...] als notwendig, die gesamte Ausrüstung anders zu verteilen, da die Maschine durch den achteren Fotoeinbau doch recht schwanzlastig geworden war. Des weiteren mußten die Kühler weiter abgedeckt werden."[5]

Der Flugkapitän weist darauf hin, daß das Rüstgewicht des Zehn-Tonnen-Wales „Boreas" 6.336 Kilogramm beträgt. Im Rüstgewicht enthalten ist die Seeausrüstung, bestehend aus ei-



nem Treibanker, der Treibankerleine, der Treibankerrückholleine, einem Wirbelschäkel, zwei Wurfleinen, einem Schlauchboot, einem Beil, einem Werkzeugkasten für Reparaturen während des Fluges und einer Bordapotheke.

Hinzu kommt zusätzliches Gewicht, das sich ergibt aus Brennstoff für 15 Stunden, 4.200 Liter, Reservewasser, navigatorische Ausrüstung, Fotogeräte, 50 Abwurfpfeile und zehn Abwurfflaggen, vier Mann Besatzung in Polarkleidung und die Polarausrüstung im Falle einer Notlandung. Das Fluggewicht des Flugbootes „Boreas" beträgt insgesamt 4.180 Kilogramm.

Die navigatorische Ausrüstung des Flugbootes besteht aus einem Sextanten, einem Abtriftmesser, einem Sonnenkompaß, einem Sonnenstift, einem Fernglas, einer nautischen Tafel, einer Karte 1 : 250.000, einem Logbuch, einem Zirkel, einem Dreieck, einem Bleistift und einem Radiergummi.

Die Bekleidung der Besatzung während des Fluges setzt sich wie folgt zusammen: wollenes Unterzeug, lange Skihose, Leinenhemd, Pullover, Wollsocken, Pelzschuhe, Pelzhandschuhe, Lederpelzkappe. Als Überanzug nimmt der Flugbootkapitän und auch der Funker die Seehundskombination, die Mechaniker und Fotografen die Pelzlederkombination, die Mechaniker und Fotografen ihre Seehundkombination mit der Ausrüstung mit. Außerdem trägt jeder Mann der Besatzung eine Schwimmweste.

Beide Flugboote sind auch für eine Notlandung gerüstet. Folgende Notausrüstungsgegenstände befinden sich an Bord jeder Maschine: zwei Zweimannzelte, vier Schlafsäcke mit Gummimatratzen, ein Schlitten mit Abdeckplane und 20 Meter Zugseil, vier paar Skier, ein Eispickel, zwei Primuskocher mit zwei Ersatzbrennern und Zusatzgeräte, ein Liter Brennspiritus, zehn Liter Petroleum, ein Gewehr mit Zielfernrohr, Gewehrputzzeug, 100 Schuß Schrot, 50 Schuß Kugel, zwei Kanister Leuchtmunition grün-weiß-rot, eine transportable Kurzwellenstation, eine Notapotheke, vier bepackte Rucksäcke.

Jeder Rucksack beinhaltet: ein Messer, einen Nähbeutel, eine Schneeschaufel, in Eßbesteck, ein zehn Meter lange Leine, eine Ersatzskibindung, ein Päckchen Makrobiotik, Skiwachs, ein Paar Seehundfelle, ein Paar Schneereifen, ein Paar Gamaschen, zwei Paar Skihandschuhe, eine lange Wollunterhose, ein Wollunterhemd, ein Trinkbecher und eine Zahnbürste.

Eingehend wird vom Expeditionsleiter noch einmal das Thema Notlandung angesprochen. Bei den geplanten Fernflügen wird mit einer Flugdauer von bis zu neun, zehn Stunden gerechnet.

Was kann die Flugbootbesatzung bei einer Notlandung tun, wie kann sie überleben?

Bei einer Wasserlandung könnte sie mit dem Motorboot der „Schwabenland" abgeholt werden.

Bei einer Notlandung landeinwärts, einem Bruch der Maschine oder wenn das Flugboot in Flammen aufgeht, müßte über Funk der Start des zweiten Flugbootes angefordert werden, um die Suche aufzunehmen. Diese wird dadurch erleichtert, daß die Flugboote den vorgeschriebenen Kurs einhalten und jede Kursänderung mit genauer Zeitangabe der „Schwabenland" per Funk melden, damit der Expeditionsleiter jederzeit weiß, wo sich das Flugboot befindet.

Wird der Einsatz des zweiten Flugbootes notwendig, dann fliegt es mit dem gleichen Kurs wie das erste, ändert die Richtung nach den angegebenen Minuten und kann durch Vergleich der verschiedenen Geländeformen Richtung und Ziel noch genauer festlegen.

Sowohl „Boreas" als auch „Passat" sind mit einer Lebensmittel-Notausrüstung versehen. Der Notproviant für vier Wochen ist in tägliche Rationen aufgeteilt, die für je zwei Mann in Leinenbeuteln verpackt sind. Jeder Leinenbeutel enthält 255 Gramm Pemmikan, 250 Gramm Schwarzbrot,115 Gramm Zucker, 56 Gramm Hafermehl, 50 Gramm Schokolade, 50 Gramm Erbswurst, 40 Gramm Speck, 15 Gramm Tee, 25 Gramm Butter, 20 Gramm Trockenmilch, 15 Gramm Kakao, 20 Gramm Gewürze und zwölf Zigaretten.

Nach dem mehrstündigen Gespräch ist Expeditionsleiter Ritscher beruhigter als zuvor. Er hat sich davon überzeugen lassen, daß alles Menschenmögliche für die Sicherheit der Flugzeugbesatzungen getan worden ist. Zwingend notwendig ist es, daß sich die Flugzeugführer und Besatzungen an die Vorgaben für jeden Flug und ständige Funkverbindung mit dem Expeditionsleiter auf der „Schwabenland" halten. Es ist vereinbart, daß jeweils nur ein Flugzeug startet, und erst wenn dieses sich auf dem Rückflug befindet oder schon gelandet ist, das zweite Flugzeug Starterlaubnis erhält.

Als der Expeditionsleiter die beiden Flugzeugführer und den Eislotsen Kraul verabschiedet, blickt er noch einmal auf seine Uhr: „Vielen Dank für das Gespräch - in vier Stunden sehen wir uns wieder!"

„Boreas" startet zum ersten Fernflug

Mitternacht ist vorüber. Der 20. Januar 1939 hat begonnen. Seit einigen Stunden bemüht sich der 1. Meteorologe, Dr. Herbert Regula, für die nächsten 24 Stunden um verläßliche Wetterda-

ten, die über seine eigenen Beobachtungen hinausgehen. Täglich um 20 Uhr übermittelt der Sender Quickborn Wetterdaten für die Walfänger, die Dr. Regula regelmäßig abhört.

Um 3 Uhr hat Regula alle Daten zusammen, er sagt für die nächsten 15 Stunden sehr schönes Wetter voraus. Diese Wettervoraussage ist für den Flugkapitän und die Besatzung des Flugbootes „Boreas" die erste erfreuliche Nachricht des noch frühen Tages. Die Besatzung, Flugkapitän Richardheinrich Schirmacher, Flugzeugmechaniker Kurt Loesener, Funker Erich Gruber und Luftbildner Siegfried Sauter sind bereits seit 2 Uhr dabei, ihr Flugzeug für den ersten Fernflug zu betanken und für den Start vorzubereiten.

Um 4 Uhr morgens steht die Sonne hoch am Himmel, denn auf 69° Süd, dem Liegeplatz des M/S „Schwabenland", scheint Ende Januar die Mitternachtssonne am glasblauen wolkenlosen Himmel. Es ist zwar antarktischer Sommer, aber dennoch ist es empfindlich kalt. Die beiden „Salon"-Stewards, Wilhelm Malyska und Rudolf Stawiki, die auch schon auf den Beinen sind, stellen an Oberdeck heißen Kaffee auf den Tisch.

Flugkapitän Schirmacher mit seiner dicken Pelzkleidung blickt, während er den dampfenden Kaffee genießt, um sich. Tatsächlich, das Wetter kann für seinen ersten Fernflug über etwa neun Stunden nicht besser sein. Uber der Eislandschaft wölbt sich der wolkenlose Himmel. Kein Luftzug ist hier inmitten der Eislandschaft zu spüren. Da und dort liegen einige Robben träge auf den Eisschollen, sie lassen sich durch die Anwesenheit des Schiffes nicht stören und auch später nicht durch das Donnern der Flugzeugmotoren.

Als sich alle Besatzungsmitglieder an Bord des „Boreas" befinden, befiehlt Expeditionsleiter Alfred Ritscher um 4.38 Uhr den Abschuß des Flugbootes.

Die Motoren heulen auf, lassen wieder nach, heulen erneut auf, dann rast auch schon das elf Tonnen schwere Flugboot die Gleitbahn entlang, hebt mustergültig ab und saust in die freie Luft. Nach einer „Ehrenrunde" um M/S „Schwabenland" braust das Flugboot auf seinem Flug polwärts.

Die an Bord der „Schwabenland" Zurückbleibenden sehen dem Flugboot teils mit Sorge, teils auch mit einer Spur von Neid, jeder aber mit höchster Spannung nach. Noch nie haben Menschenaugen gesehen, was weit hinter dem Eis dieser antarktischen Küste und hinter den Gipfeln der eisüberzogenen Gebirgszüge verborgen ist. Die vier Männer an Bord des „Boreas" werden die ersten Menschen sein, die das bisher Verborgene zu Gesicht bekommen.

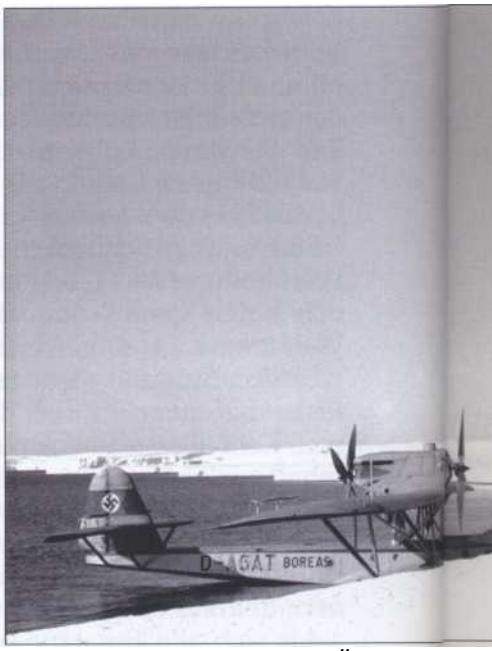
Ein weiteres Mal erlebt der Flugzeugstützpunkt M / S „Schwabenland" auf seiner Antarktischen Expedition ein historisches Ereignis: Mit dem geglückten Abschuß des Flugbootes „Boreas" beginnt am 20. Januar 1939 um 4.40 Uhr morgens das wissenschaftliche Hauptprogramm der Expedition, die Erkundung des antarktischen Sektors zwischen 10° West und 20° Ost in einem Gebiet, das nie zuvor von Flugzeugen überflogen wurde und das noch nie ein Mensch gesehen, geschweige denn betreten hat.

Der Flug erfolgt nach einem zuvor exakt ausgearbeiteten Plan. Ritscher schrieb darüber in seinem Expeditionsbericht: „Der Flugweg mit den zu steuernden Kursen, Umkehrpunkten und Entfernungen war im Organisationsplan genau vorgeschrieben; Abweichungen davon durften nur wenn die angetroffenen Verhältnisse dazu zwangen auf eigene Verantwortung des Flugzeugführers vorgenommen werden. Vorgesehen war, vom Schiff aus 880 km rechtweisend Süd zu steuern, dann 30 km rechtweisend Ost und dann den Rückweg mit rechtweisend Nordkurs parallel zum Hinflug zu nehmen. Diese zu umfliegenden Rechtecke sollten eins an das andere ostwärts mit je 50 km Abstand voneinander anschließen. Der Anordnung lag die Reichweite der Flugzeuge und die der Reihenmeßbildkammern zugrunde. Auf jedem Flug konnte theoretisch unter günstigsten Umständen aus einer Flughöhe von 3.000 m über Grund ein Gelände von rund 200.000 qkm aufgenommen werden. Natürlich war ich mir darüber klar, daß die Spitzenleistung nicht erreicht werden könnte, weil mit einem Anstieg des Geländes im Innern bis auf 4.000 m gerechnet werden mußte und die Steigleistung der Flugzeuge kaum 4.000 m übersteigen würde. Aber bei bescheidener Schätzung konnte jeder Flug wohl wenigstens etwa 65.000 qkm im Lichtbild erfassen. Jeder Punkt der umflogenen Rechtecke würde so mindestens zweimal, viele dreimal und nur das Randgebiet jenseits der Südgrenzen der Rechtecke sowie der Westgrenze jenseits des westlichsten und der Ostgrenze jenseits des östlichsten Rechtecks einmal mit den sich um 60 % überlappenden Aufnahmen gedeckt werden. Das sicherte die Grundlage für eine fotogrammetrische Vermessung unter Verzicht auf eine unnötige größte Genauigkeit, die nur auf dem Wege der Triangulation zu erreichen gewesen wäre; eine solche hätte aber zur Voraussetzung gehabt, daß nach ihrer geographischen Lage genau bekannte Geländepunkte in genügender Zahl zur Verfügung standen. Für unsere Vermessungsflüge hatten wir indessen als einzige Bezugspunkte nur die Abschuß-

Vorbereitung des Abschusses eines Flugbootes durch das technische Personal

So sah die Ausrüstun

Beim Abschuß ist die Flugbootbesatzung einem heftigen Druck ausgesetzt.

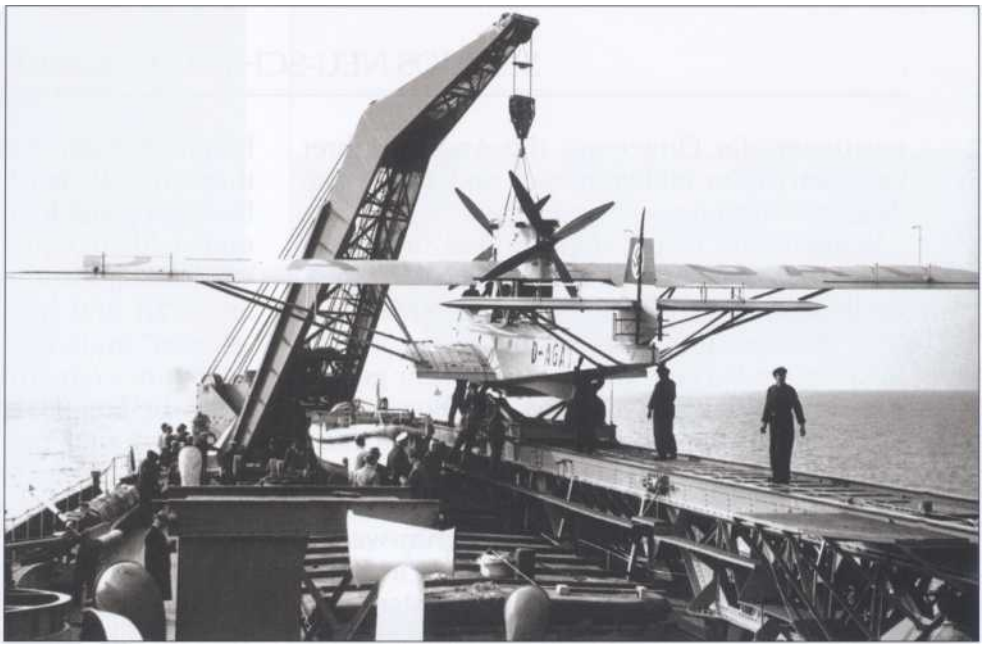


Nach dem Wassern: Mit „Boreas" am Schelf

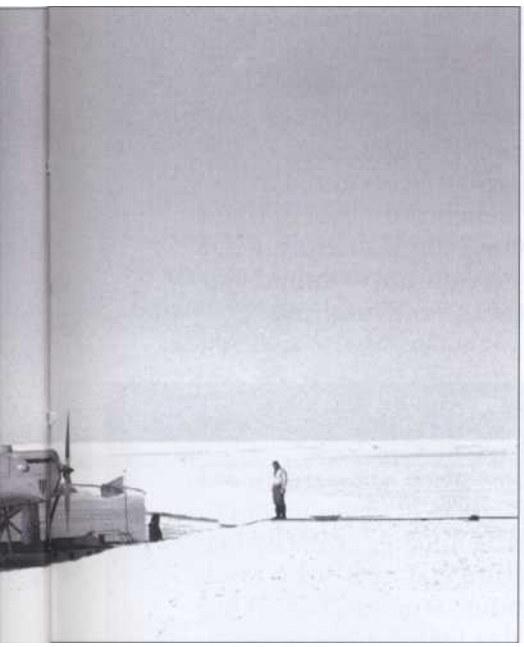
Glücklich wieder am Flugbootmutterschiff gewassert

Flugboot „Boreas" mit Expeditionsleiter Expeditionsleiterk

für einen Fotoflug aus.



Die Krananlage der „Schwabenland" muß vor dem Start des Flugbootes umgelegt werden.



and Die Besatzung setzt ihren Fuß an „Land".

Flugkapitän Mayr, Flugmechaniker Preuschoff und Flugfunker Ruhnke auf dem Eis

cher wird für die Anbordnahme vorbereitet.

Alle Fotos auf dieser Doppelseite: Deutsche Lufthansa AG

Der umklappbare Kran hebt das Flugboot zum nächsten Start auf die Katapultanlage Katapultanlage.

positionen der Flugzeuge, die Angaben ihrer barometrischen Höhenmesser und die veränderliche Flugzeuggeschwindigkeit.'"

Während des Fluges steht „Boreas" in ständigem Funkkontakt mit dem Schiff, alle 15 Minuten läuft auf der „Schwabenland" eine Meldung über Position und Vorkommnisse ein. Alfred Ritscher studiert diese Meldungen sehr genau; sie zeigen, daß vor den Augen der „Boreas"-Besatzung ein geographisch außerordentlich interessantes Gebiet liegt. Bis etwa 50 Kilometer landeinwärts reicht ebenes Schelfeis, dann folgt allmählich ansteigendes blau-grün-weißes Firneis mit zumeist glatter Oberfläche, auf dem die im Winter darüber hinweggebrausten Stürme nur eine dünne harte Schneeschicht zurückgelassen haben. Aus dem Firneis ragen erst vereinzelt, dann häufiger, hohe zackige oder niedrigere rundlich abgeschliffene Nunatakker, weiter landein Berge mit messerscharfen zerhackten Rücken und spitzgipflige Gebirge auf. Südlich von ihnen erhebt sich hinter einer stellenweise zutage tretenden schroffen, felsigen Steilwand in sanfter Wölbung das über 4.000 Meter hoch ansteigende Inlandeis, das sich westlich von dem Gebirgskomplex fast ohne Unterbrechung durch felsige Gebilde ziemlich gleichmäßig zum Schelfeis hin senkt. Nach Osten aber, durch ein zweites Gletscherbecken von den überflogenen Gebirgen getrennt, verliert sich eine 60 bis 100 Kilometer breite Kette von nordsüdlaufenden Bergstöcken und Gebirgsmassiven in unabsehbarer Ferne.

600 Kilometer südlich von der „Schwabenland" muß „Boreas" umkehren. Auf dem Rückflug, der wie angeordnet um 11 Uhr angetreten wird, bemerkt der Lichtbildner plötzlich, daß das Steuerbordmeßgerät ausgefallen ist. Die Mission wird abgebrochen und Kurs auf M/ S „Schwabenland" genommen.

Während des Uberfliegens bekommen auffallende Berge und Gipfel sofort ihrer Form entsprechende Namen wie „Kugel", „Kegel", „Matterhorn", „Klotz", „Hasenrücken", „Napfkuchen", „Teufelswand" und dergleichen. Diese Angaben werden in die vorbereitete Arbeitskarte an Bord des Schiffes eingetragen und dadurch nicht nur ein ungefähres Kartenbild gewonnen, sondern auch für den Fall einer Notlandung des Flugzeugs ein wertvolles Hilfsmittel zu seiner sicheren Wiederauffindung durch das Reserveflugzeug und damit zur Rettung seiner Besatzung oder schlimmstenfalls zu ihrer Versorgung mit Material und Lebensmitteln geschaffen.

Nach einer Flugzeit von acht Stunden und 57 Minuten erreicht „Boreas" um 13.35 Uhr den Flugzeugstützpunkt „Schwabenland". Als das Flugboot in der Nähe des Schiffes wassert, wird ihm ein festlicher Empfang bereitet. Die ganze Besatzung steht am Heck der „Schwabenland" und sieht zu, wie das Flugzeug aufgenommen wird. Katapultführer Wilhelm Hartmann steht am Kran und hebt den elf Tonnen schweren „Boreas" mühelos aus dem Wasser. Für alle, die zuschauen, ein großer Augenblick.

Als die Flugbesatzung ausgestiegen ist, wird sie sofort umringt: „Was habt ihr alles gesehen?" - „Wie war's?" - „Ist es kalt dort?" So schwirren die Fragen über Deck und übertönen die schnurrenden Filmkameras, die den historischen Augenblick der Rückkehr des Flugbootes „Boreas" vom ersten Fernflug am 19. Januar 1939 im Bild festhalten.

Dann die Hiobsbotschaft des Lichtbildners Siegfried Sauter über den Ausfall der Reihenbildkamera. Gründe dafür weiß er nicht. Seine Vermutung: Die Welle ist gebrochen. Da keine Ersatzkamera vorhanden ist, muß schnellstens repariert werden. Der Werkmeister Herbert Bolle, der technische Assistent Walter Krüger, der Luftbildner Max Bundermann von der „Passat" und Siegfried Sauter beheben in Nachtarbeit den Schaden und machen die Kamera wieder flott; sie funktioniert von da an während der weiteren Flüge des „Boreas" einwandfrei.

MIS „Schwabenland" in der Eisfalle

Während sich das Flugboot „Boreas" noch auf dem Rückflug befindet, gerät M / S „Schwabenland" in eine äußerst bedrohliche Lage. Die Eislage um das Schiff herum hat sich sehr rasch verändert. Zunehmender stürmischer Wind und der Strom haben das Eis und die Wake, in der sich das Schiff befindet, so zusammengeschoben, daß die Gefahr besteht, vom Eis zerdrückt zu werden. Von der Kommandobrücke der „Schwabenland" ist kein offenes Wasser mehr zu erkennen. Das Wasser der Wake ist offensichtlich gänzlich mit Eis gefüllt. Sollte sich dies bestätigen, wäre das Schiff verloren. Das zurückgekehrte Flugboot „Boreas" meldet aber, daß eine gewundene Wake vielleicht noch einen Ausweg nach Osten möglich macht.

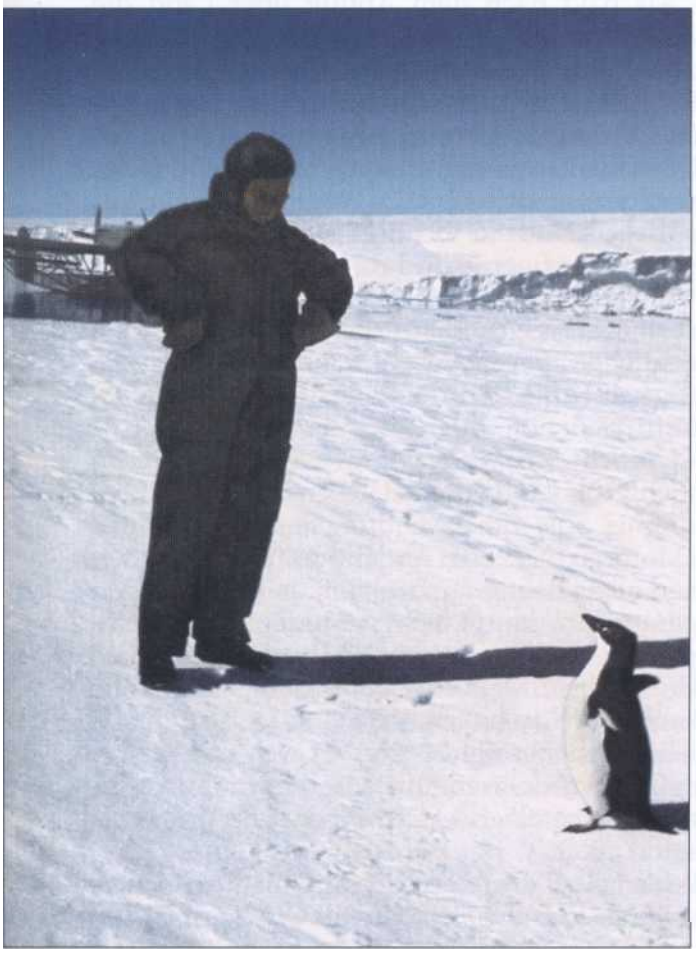
Alfred Ritscher gibt dem um 13.10 Uhr von „Schwabenland" zu einem Probeflug abgeschossenen Flugboot „Passat" über Funk die Anweisung, die Eislage zu erkunden und festzustellen, ob und wie sich das Schiff aus der Eisumklammerung befreien könnte.

Flugkapitän Rudolf Mayr und seine Besatzung lösen diese Aufgabe hervorragend. In immer wiederholten Anflügen fliegt „Passat" vor der „Schwabenland" her, entlang einer schma-

Flugkapitän Rudolf Mayr pflanzt mit seinem Mechaniker Franz Preuschoff und seinem Funker Herbert Ruhnke die Reichsflagge zum Zeichen der völkerrechtlichen Inbesitznahme Neu-Schwabenlands in der Westbucht auf.

Ein Kaiserpinguin ist gefangen worden und wird mit an Bord des „Boreas" genommen.

Bis zu vier Meter dick ist die Eisplatte des Schelfeises, an deren Kante der „Passat" als erstes deutsches Flugzeug in einem Eisfjord wassert.



Auf Tuchfühlung mit einem „Eingeborenen"— der Flugzeugmechaniker Franz Preuschoff

Nur an wenigen Stellen ist die Schelfeiskante niedriggenug, um „Land" betreten zu können. Meist steigt ein über 30 Meter hoher Steilhang aus dem Meer auf

len, nur von oben erkennbaren eisfreien Wasserstraße, die sich mit vielen Windungen in östlicher und südöstlicher Richtung durch das Packeis windet, und lotst so auf einem etwa 20 Seemeilen langen Wasserweg das gefährdete Schiff aus der Eisfalle, in der es steckt. Dieser 20-Meilen-Fahrweg stellt an das seemännische Können von Kapitän Kottas und seinen Deckoffizieren hohe Anforderungen. Immer wieder wird das Schiff von kräftigen Stößen erschüttert, die von tief gehenden Eisbrocken hervorgerufen werden. Die eisverstärkte „Schwabenland" kommt aber ohne Beschädigungen davon.

Der Vorfall beweist auch die richtige Beurteilung der Eisverhältnisse durch den Eislotsen Kraul. Waken, offene Wasserstraßen durch das Packeis, werden künftig nicht mehr genutzt.

Über die Gefahr, die das Eis der Antarktis für die „Schwabenland" bedeutete, berichtet Ritscher: „Die Durchfahrt durch das mit Eisbergen und schweren Brocken durchsetzte Packeisfeld hätten wir bei auffrischendem Winde mit unserem eisernen Schiff nur mit einem erheblichen Risiko erzwingen können. [...] Denn ein Eisfeld von vielen hundert Kilometern Ausdehnung nach allen Seiten ist in dauernder Bewegung, aber nicht als einheitliches Ganzes, da es aus dicken und dünnen Schollen, aus Brockeneis und Eisbergen verschiedenster Größe besteht und die Bewegung dieser Einzelbestandteile je nach ihrem Tiefgang durch den Unterstrom oder den Oberflächenstrom oder den Wind bestimmt wird. Eisberge, die mehrere hundert Meter Tiefgang haben können, da $^{5}/_{6}$ bis $^{6}/_{7}$ ihrer Masse unter Wasser liegt, stemmen sich deshalb oft der Bewegung des Schollenеises mit der Geschwindigkeit des Oberflächenstromes plus der des Unterstromes entgegen, stauen es vor sich auf und schieben und türmen es nun mit elementarer Gewalt zu Hümpeln und Pyramiden mit den bizarrsten Formen übereinander. Diese Gebilde mit ihren zackigen Fundamenten und weit unter Wasser vorspringenden Spornen lösen sich dann wieder von den Eisbergen, durchsetzen das Pack- und Treibeis und überdauern oft mehr als einen Winter; die zusammengepackten Massen sind härter als Granit und bedeuten für jedes Schiff den Tod, das zwischen sie gerät und sich ihrer alles zermalmenden Gewalt nicht rechtzeitig entziehen kann. Wir begnügten uns also künftig damit, unsere ‚Schwabenland' nur so dicht wie möglich an die äußere Packeisgrenze heranzulegen und paßten gut auf, daß wir den Rücken immer eisfrei behielten.

Auch die Wissenschaftler sind am 20. Januar nicht untätig. So erledigt der Ozeanograph die Reihenmessungen für Temperatur und Salzgehalt des Seewassers auf der ersten hydrographischen Station: Eine Lotung mit Grundprobe ergibt 2.000 Meter. Der Biologe nutzt die Zeit für Planktonfänge mit dem Brutnetz, und auch sonst sind verschiedene Aktivitäten an Bord zu beobachten.

Auf der Brücke wird die nächste Abschußposition ostwärts auf 68° 43' Süd, 2° 53' West vorverlegt, und um 23 Uhr erreicht das Schiff die neue Abschußposition.

Den Abschuß des nächsten Flugbootes hat Ritscher für den nächsten Morgen, den 21. Januar, um 4.56 Uhr vorgesehen; zum Einsatz soll zunächst das Flugboot „Passat" mit Flugkapitän Rudolf Mayr und den Besatzungsmitgliedern Franz Preuschoff, Herbert Ruhnke und Max Bundermann kommen.

„Passat" wird zum Fernflug abgeschossen

Am 21. Januar um 4.56 Uhr wird wie geplant „Passat" mit seiner Stammbesatzung von der Packeisgrenze, etwa 100 Kilometer nördlich vom Schelfeisrand, zum Fernflug abgeschossen.

Nach dem gelungenen Katapultschuß wird im starken Steilflug geflogen. Das mit 10.700 Kilogramm stark überladene Flugboot steigt sehr schlecht.

Als bald nach dem Abflug über Land die Temperatur um 14 Grad fällt, bemerkt Flugkapitän Mayr, daß die Trimmvorrichtung des Flugbootes immer schwerer zu bedienen ist. Die Trimmvorrichtung dient zur Regelung der Gewichtsverteilung entsprechend dem Treibstoffverbrauch und wird vom Führersitz aus mittels Handrad betätigt. Ihr Ausfall muß durch ständigen - und da die Lufttemperatur schließlich bis auf minus 24 Grad fällt - weiter vermehrten Druck auf das Tiefensteuer ausgeglichen werden, was auf Dauer zu einem starken Kräfteverbrauch des Flugzeugführers führt.

Die Schwierigkeiten, die „Passat" per Funk an „Schwabenland" meldet, lösen bei Ritscher Besorgnis aus. Eine Meldung jagt die andere: „Motoren meckern, Außenthermometer scheinen nicht richtig anzuzeigen, da sich die Temperatur überhaupt nicht verändert, Außentemperatur muß mindestens 30 Grad minus sein." Die nächste Meldung: „Stark böig. Maschine kaum noch zu halten."

Ritschers Besorgnis steigt. Er weiß, was es bedeuten würde, wenn die Maschine auf dem Eis notlanden müßte. Der Expeditionsleiter ordnet an, sofort „Boreas" startklar zu machen, um erforderlichenfalls „Passat" zu Hilfe kommen zu können, sollte sie irgendwo auf dem Eis aufsetzen.

An Bord des „Passat" befinden sich über 60 Fallschirme, mit denen im Notfall Proviant, Werkzeug, Heizmaterial und andere zusätzliche Ausrüstungsgegenstände abgeworfen werden könnten. Fraglich wäre allerdings, ob überhaupt eine Chance bestünde, die Flugzeugbesatzung noch in diesem Sommer bergen zu können.

Während das Schlimmste befürchtet wird, kommt von „Passat" die Meldung: „12.17 Uhr, Trimmung bei minus 14 Grad Celsius wieder okay."

Nach einer Flugdauer von neun Stunden und zwölf Minuten erfolgt um 14.06 Uhr die Landung des Flugbootes „Passat" an der „Schwabenland".

Den dramatischen Minuten auf „Passat" widmete Flugkapitän Mayr am Ende seines schriftlichen Flugberichts nur wenige Zeilen: „Durch die große Kälte fielen bei etwa -15° C beide Bariometer aus. Bei -17° C ließ sich die Trimmvorrichtung des Flugbootes nicht mehr bewegen und war erst wieder bei -7° C voll zu gebrauchen. Durch das Ausfallen der Trimmvorrichtung wurde das Fliegen kolossal erschwert."[8]

Als sich das Flugboot mitsamt seiner Besatzung wieder an Bord der „Schwabenland" befindet, atmet Ritscher auf: „Das ist noch einmal gut gegangen", kommentiert er die Schreckminuten.

Alfred Ritscher an Bord des „Boreas"

Am 22. Januar tritt Wetterverschlechterung ein, die den Voraussagen der Meteorologen zufolge einige Tage anhalten wird. Der Vormittagsflug des „Passat" mit Start um 6.29 Uhr und Rückkehr um 13.47 Uhr, der also sieben Stunden und 18 Minuten dauerte, hat bereits darunter gelitten.

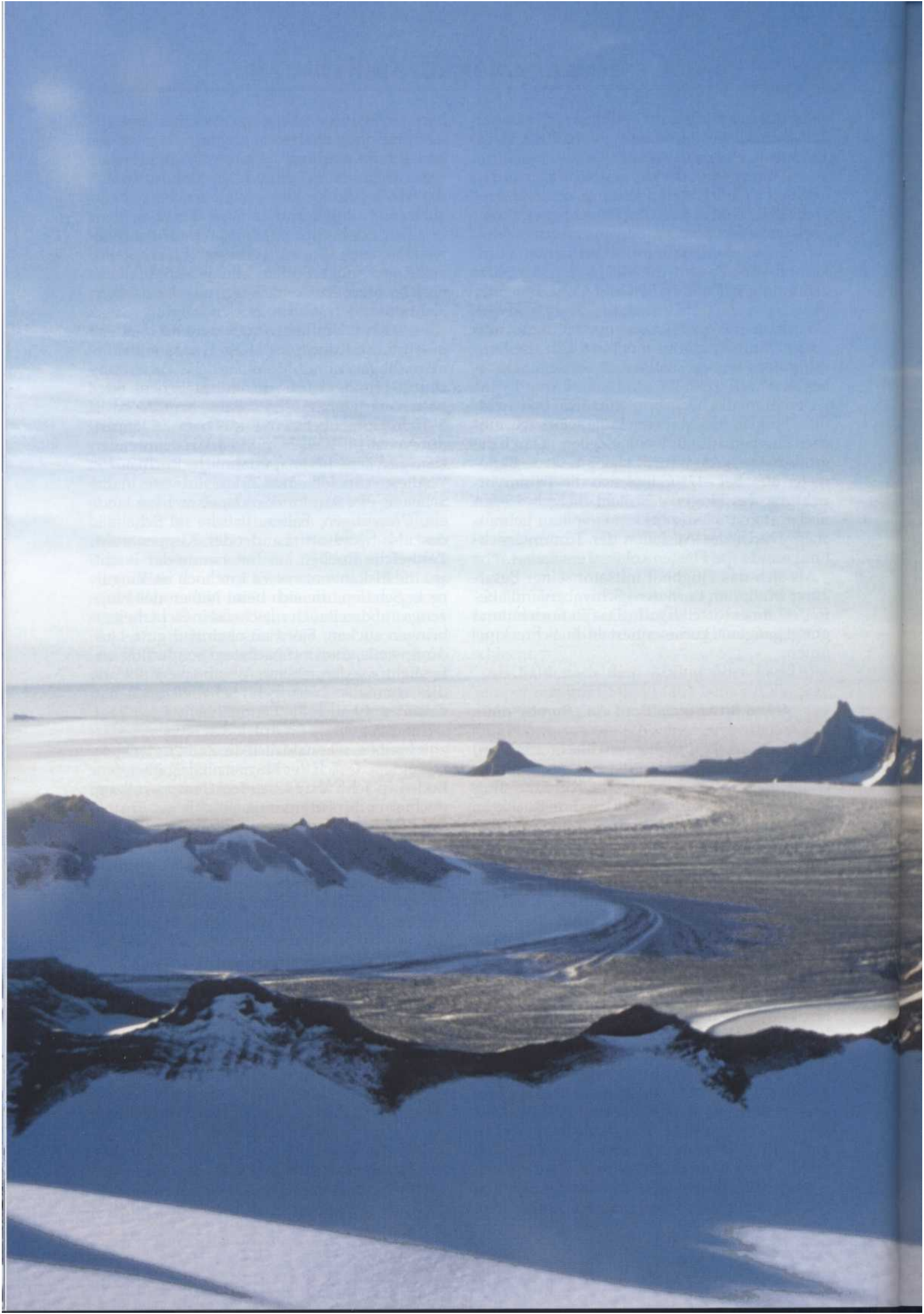
Bevor sich das Wetter weiter verschlechtert, entschließt sich der Expeditionsleiter zu einem Mitflug in dem Flugboot „Boreas", das um 13.36 Uhr abgeschossen wird und nach drei Stunden und 42 Minuten an der „Schwabenland" landet. Für Ritscher muß der Luftbildner Sauter bei diesem Flug pausieren.

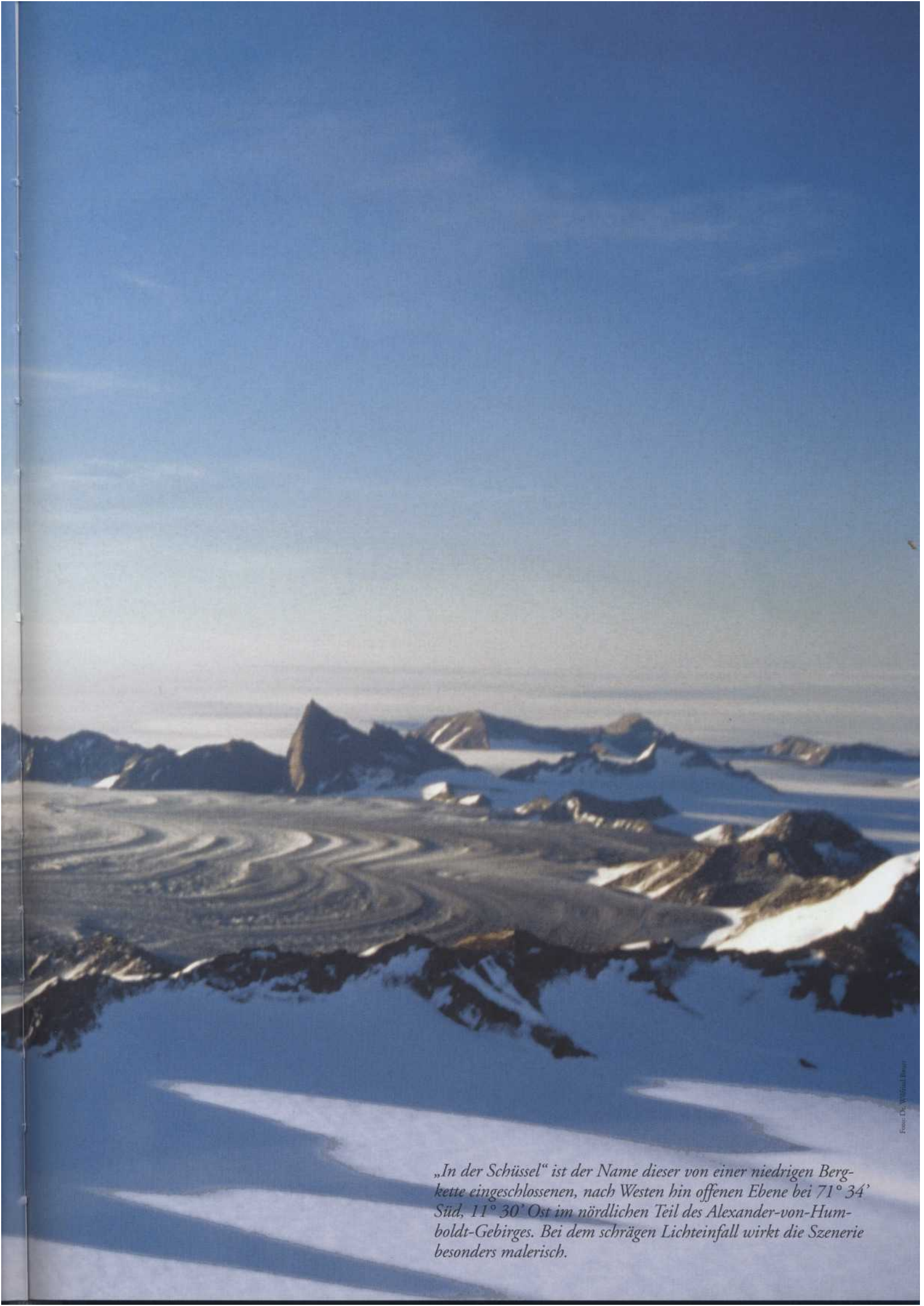
Ritscher schildert diesen Flug wie folgt: „Um mir selbst einen Überblick über den bisher erkundeten Geländeabschnitt zu verschaffen, ehe die Wetterverschlechterung ihn vereiteln würde, startete ich am Nachmittage dieses Tages mit ‚Boreas' zu einem Sonderfluge über die Berge. [...] Kurs von 69° S, 0° 29' W auf ‚Kugel' und ‚Kegel'; kreuzen die Küste der Schelfeiszunge auf 0° 45' W, dann den Scheitel der mit Packeis gefüllten Bucht an ihrer Westseite; 50 km landein liegt offenbar die Innengrenze des Schelf eisen; blau-grün-weißes Firneis mit dünner, verhärteter Schneedecke steigt dahinter erst allmählich, dann steiler an; [...] im Süden zeichnen sich ‚Matterhorn', ‚Klotz', ‚Pyramide' und die noch höheren Gebirgsstöcke dahinter unter der Wolkendecke klar ab; sie reichen, wenn auch nur einige hundert Meter über dem Firneis, doch bis in 2.000 und 3.000 m über Meereshöhe; nach Westen wölbt sich Eishochland, ansteigend nach Süden, allmählich abfallend nach Norden; dort keine Berge oder Nunataker; Sicht unter den Wolken noch schätzungsweise 150-200 km. Umfliegen rückkehrend in 40-50 m Abstand ‚Kugel' und ‚Kegel', zuckerhutförmige, abgerundete basaltähnliche Felsen aus rötlich braunem Gestein, mit stäbchen- oder kästchenartigem Aufbau; dann Kurs Nord in 5-10 m Höhe über dem Firneis, das in langen, dünenartigen Wellen mit Ost-West laufenden Kämmen liegt, bis an fjordähnliche Bucht auf 5° W; diese schneidet etwa 25 km südwärts in das Schelfeis ein. Am Innenende, etwa 1 km landein, Pressungen, Falten, Brüche im Schelfeis, das also wohl auf Land oder Klippen ruht. Zahlreiche Robben am Innenende der Bucht, wo die Eiskante nur etwa 1 m hoch ist, Pinguine in Scharen, die sich beim Nahen des Flugzeugs auf den Bauch rutschend in Sicherheit zu bringen suchen; Fjord anscheinend gute Landungsstelle, muß auf nächstem Sonderflug untersucht werden, ebenso Westbucht auf 4° W, die ebenfalls niedrigen Schelfeisrand hat; Grund wohl auch die Landnähe. [.. .]

Um den ganzen Eindruck des' Fluges niederzuschreiben, war natürlich die Zeit viel zu kurz, besonders da sich der Flug so niedrig über dem Boden in scheinbar rasendem Tempo vollzog; doch ist er mir [...] in unauslöschlicher Erinnerung geblieben.

Der Grund für die auf dem Rückflug eingehaltene niedrige Flughöhe war, die Firneisfläche auf Landemöglichkeiten zu prüfen, weil ich beabsichtigte, an zwei Stellen möglichst weit im Süden des Arbeitsabschnittes nach Abschluß der Vermessungsarbeiten eine Landung vorzunehmen, dort die deutsche Flagge als Symbol der Besitzergreifung zu heißen und eine entsprechende Urkunde zu hinterlegen, ferner um die Landeverhältnisse ganz allgemein auch für andere Flugzeugtypen auf späteren Unternehmungen übersehen zu können."[9]

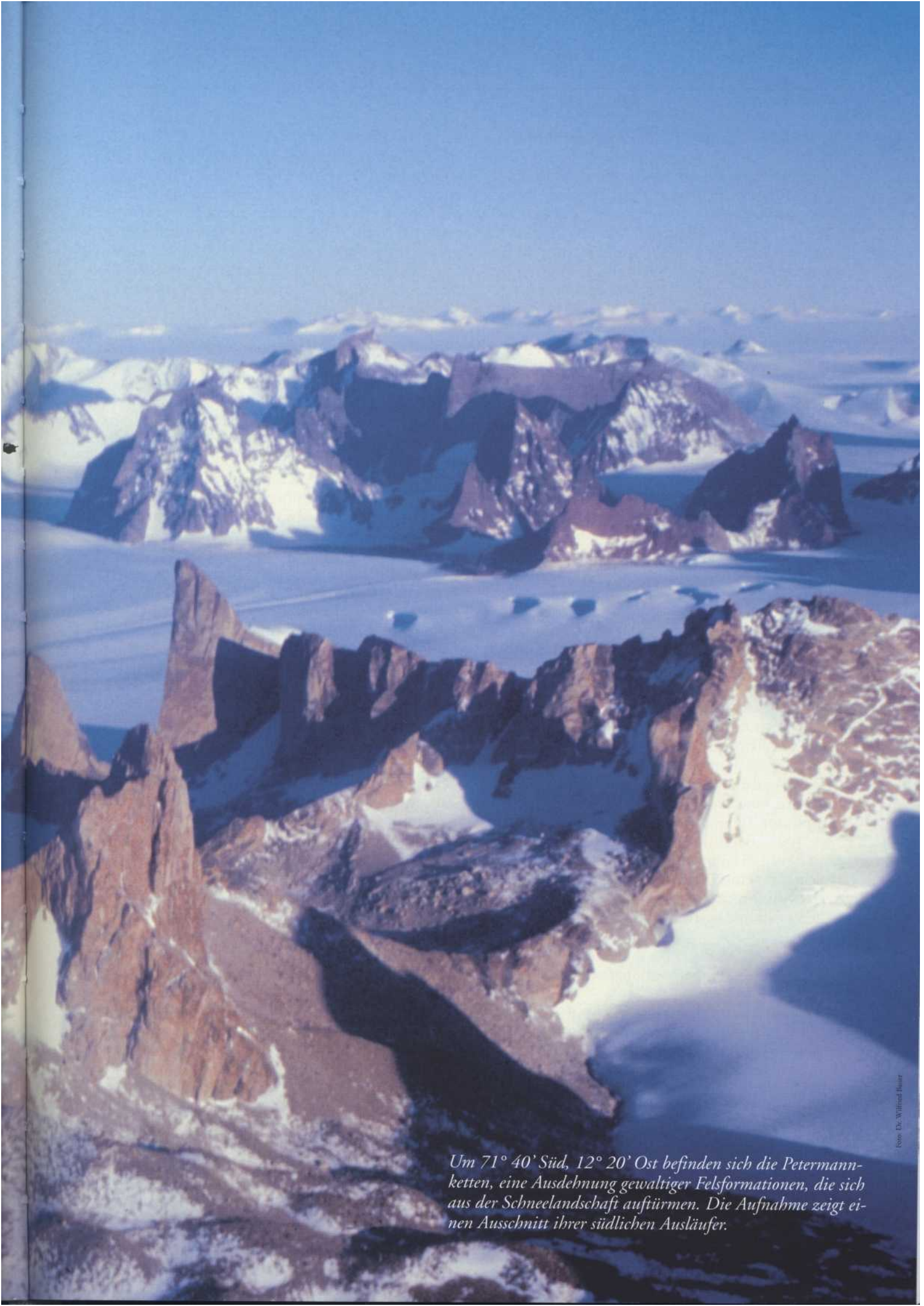
Als sich das Flugboot „Boreas" wieder an Bord der „Schwabenland" befindet, steigt als erster Alfred Ritscher aus. Er kommt mit Begeisterung zurück, zum einen wegen der Landschaft, die er gesehen hat, zum anderen deshalb, weil er als alter Kriegsflieger seit Jahren wieder einmal einen Steuerknüppel zwischen die Finger bekommen hat.





„In der Schüssel" ist der Name dieser von einer niedrigen Bergkette eingeschlossenen, nach Westen hin offenen Ebene bei 71° 34' Süd, 11° 30' Ost im nördlichen Teil des Alexander-von-Humboldt-Gebirges. Bei dem schrägen Lichteinfall wirkt die Szenerie besonders malerisch.

Foto: Dr. Wilfried Bauer



Um 71° 40' Süd, 12° 20' Ost befinden sich die Petermannketten, eine Ausdehnung gewaltiger Felsformationen, die sich aus der Schneelandschaft auftürmen. Die Aufnahme zeigt einen Ausschnitt ihrer südlichen Ausläufer.

Foto: Dr. Wilfried Bauer

Keine Ruhepause für die Wissenschaftler

Wenngleich in diesen Tagen, seit dem 19. Januar, die Flüge von „Passat" und „Boreas" besondere Aufmerksamkeit und Interesse finden, bedeutet dies nicht, daß die Wissenschaftler an Bord der „Schwabenland" untätig sind. Im Gegenteil, besonders wenn die Flugzeuge in der Luft sind, können sie ihren Aufgaben nachgehen. Expeditionsleiter Ritscher sorgt immer dafür, daß es keinen „Leerlauf" gibt.

Der Biologe Erich Barkley, der Geophysiker Leo Gburek und der Geograph Dr. Ernst Herrmann nutzen die Zeit, um mit dem Motorboot an das Packeis heranzufahren und dort wissenschaftliche Arbeiten durchzuführen.

Dr. Herrmann und Leo Gburek, die sich schon mehrmals auf Spitzbergen begegnet sind, freuen sich, endlich wieder einmal einen Fuß aufs Eis setzen zu können. Gburek will eine magnetische Messung vornehmen, das Gerät wird aufgebaut, das schwere Stativ steht eisern fest. Doch eine Ablesung ist unmöglich, die Magnetnadel tanzt hin und her. Die Eisscholle, auf der das Gerät steht, ist nicht so solide gebaut wie das Stativ, mit jeder Dünung gerät sie ins Schaukeln. Der Biologe hat mehr Glück, er erbeutet einige Vögel für seine Sammlung. Insgesamt verläuft diese Exkursion also nicht völlig befriedigend.

Unbefriedigend fällt an Bord der „Schwabenland" auch der Versuch von Werkmeister Bolle aus, die Trimmschwierigkeiten am Flugboot „Passat" zu beheben. Trotz aller Bemühungen gelingt es ihm nicht, eine Besserung zu erzielen. So wird eine Notlösung gefunden: Zur Entlastung der Tiefensteuerung muß der Lichtbildner nach Beendigung seiner Luftaufnahmen mit dem 190 Kilogramm schweren Reihenmeßbildgerät seinen Arbeitsplatz hinter dem Flugzeugschwerpunkt verlassen und sich damit nach vorn in den Treibstoffraum begeben.

Erste Flugperiode abgeschlossen

Die Wetterverschlechterung bringt mehr Wolken über Land und See, Schnee- und Graupelschauer bei nördlichen und östlichen Winden, verbunden mit mittelstarker Dünung. Der für den 23. Januar um 5 Uhr angesetzte Flug wird verschoben, dann ganz abgesagt. Die Fortsetzung fotografischer Arbeiten ist nicht möglich. Für die Flugzeuge besteht erhöhte Vereisungsgefahr in der Luft, erhöhtes Bruchrisiko bei der Wasserung und der Wiederaufnahme mit dem Kran.

Die Zwischenbilanz, die der Expeditionsleiter Alfred Ritscher am Abend des 22. Januar über die erste Flugperiode zieht, schließt mit folgendem Ergebnis: Bei den bisherigen Einsätzen der Flugboote „Boreas" und „Passat" vom Flugzeugstützpunktschiff „Schwabenland" sind rund 250.000 Quadratkilometer erkundet worden, davon rund 140.000 Quadratkilometer zusammenhängend, die teilweise sogar mit mehrfacher Überlappung im Lichtbild aufgenommen wurden. Die Flugwege sind in Abständen von 20 bis 30 Kilometern mit den Abwurfpfeilen abgesteckt worden, von denen die an den Umkehrpunkten abgeworfenen mit der deutschen Reichsflagge versehen sind.

Das Ergebnis der bisherigen Flüge wird am Abend des 22. Januar mit dem zweiten, allwöchentlich fälligen Funktelegramm dem Beauftragten für den Vierjahresplan Hermann Göring nach Berlin übermittelt. Der Wortlaut wird bei der Abendbesprechung an Bord der „Schwabenland" bekanntgegeben.

Aufgrund der veränderten Situation und der Wetterlage, die den Ausfall mehrerer Flugtage wahrscheinlich macht, trifft der Expeditionsleiter am Abend des 22. Januar eine wichtige Entscheidung. Das eingetretene schlechte Wetter begrenzt die Möglichkeiten des Einsatzes der beiden Flugboote „Boreas" und „Passat" sowie die damit verbundenen luftfotografischen Arbeiten. Dies erfordert eine grundlegende Änderung in der Führung der Flugwege. Sie hat zum Ziel, eine Verschwendung von kostbarer Zeit und Filmmaterial zu vermeiden und sich bei den noch ausstehenden Aufgaben auf das Wichtigste zu konzentrieren.

In der für die Expedition sehr ungünstigen Wetterlage macht das Packeis der „Schwabenland" keine größeren Schwierigkeiten mehr, denn je mehr das Schiff ostwärts verlegt, desto schmaler wird der Packeisgürtel vor der Schelfeisküste; an manchen Stellen reicht er nur bis 30 oder 40 Seemeilen nördlich von ihr. Dieser Abstand kann von den Flugzeugen bequem überbrückt werden, so daß für das Schiff kein Grund besteht, in den Packeisgürtel hineinzufahren. Daß dies für das Schiff tödlich enden kann, hatte der 20. Januar gezeigt.

Das schlechte Wetter hat auch Auswirkungen auf den Liegeplatz des Schiffes. In der Zeit vom 22. bis 24. Januar treibt die „Schwabenland" mit dem losen Treibeis in 40 Stunden wieder so nahe an das Packeis heran, daß nachts die Teilstrecke bis zur Abschußposition für den nächsten Flug zurückgefahren werden muß.

Diese Aufnahme von den nördlichen Teilen der Filchnerberge entstand auf dem Fotoflug des „Boreas" am 31. Januar 1939. Den aufragenden Felsen nannte die Besatzung spontan „Gralsburg". Im Hintergrund sind die Drygalskiberge zu sehen.

Der bei 71° 24' Süd, 13° 20' Ost liegende Ritschergipfel (im Hintergrund zu sehen) wurde zu Ehren des Leiters der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39, Kapitän Alfred Ritscher, benannt.

Schlechtwetterperiode und Wartezeit

Für die Durchführung der Flüge von „Boreas" und „Passat" spielt das Wetter die wichtigste Rolle. Nur bei gutem Wetter, bei entweder wolkenlosem oder zumindest bedecktem Himmel, kann geflogen werden. Diese Erfahrung des Eislotsen Otto Kraul, von der er den Flugkapitänen bereits auf der Hinreise Mitteilung gemacht hatte, findet ihre Bestätigung in den in der Antarktis vorgefundenen Wetterverhältnissen. Ablandiger Wind, also Südost- und Südwestwind, deuten immer auf gute Wetterbedingungen für die Flüge hin, bei östlichen und nördlichen Winden muß mit Wetterverschlechterung gerechnet werden, mit Schneeschauern und der Gefahr der Vereisung der Flugzeuge.

Über die Dauer des schlechten Wetters, das in der Nacht vom 22. zum 23. Januar begonnen und zur Einstellung des Flugbetriebs geführt hatte, können weder der 1. Meteorologe Dr. Regula noch der erfahrene Eislotse Kraul, auch keine externe Wetterstation Auskunft geben. Zeitweise sind kleine Ansätze einer Wetterverbesserung erkennbar, sie bleiben aber schwache Hoffnungsschimmer, da keine grundlegende Wetterbesserung eintritt. Also ist Warten angesagt - Dauer unbestimmt.

Den Startmannschaften unter Leitung von Werkmeister Bolle und Katapultführer Hartmann kommt die Flugruhe sehr gelegen. An den ersten drei Flugtagen waren sie bis zu 18 Stunden am Tag im Einsatz und finden nun endlich Zeit, Wartungsarbeiten an den Flugzeugen nachzuholen. Insgesamt ist die Arbeitsleistung, die von der Startmannschaft erwartet wird, gewaltig. Die Vorbereitung für jeden Katapultabschuß auf M/S „Schwabenland" dauert mindestens eine Stunde. Ist der Abschuß gelungen, muß das zweite Flugzeug aus dem sogenannten „Versaufloch" herausgekurbelt und auf das Katapult übergeführt werden, ein Arbeitsgang von gut vier Stunden. Inzwischen sind die Vorbereitungen für die Wiederaufnahme des Fernflugzeugs zu treffen. Sodann erfolgt der Katapultabschuß für den Sonderflug. Wenn das Fernflugzeug zurückkommt, wird es mit dem Kran an Bord gehievt, in das „Versaufloch" hinabgekurbelt und verzurrt. Nach Rückkehr der Maschine vom Sonderflug wird auch diese an Bord gehievt, als Fernflugzeug auf das Katapult gesetzt und für den Start am frühen nächsten Morgen vorbereitet. Das ist das Arbeitsprogramm der Startmannschaft für einen Tag.

Während der Flugperiode muß jeder Mann der Startmannschaft mit drei bis vier Stunden Schlaf auskommen, mehr ist nicht drin. Der störungsfreie Verlauf des Katapultabschusses und der Wiederaufnahme der Flugzeuge sind wesentliche Voraussetzungen für den Gesamterfolg der Expedition. Der Ausgleich für diese enorme Leistung ist die größere Muße auf der Hin- und Rückreise.

Außer den Flugbesatzungen hoffen auch die Wissenschaftler auf günstigeres Wetter. Zu ihnen gehört Dr. Ernst Herrmann, der Geograph. Er schreibt über diese Wartezeit: „Zunächst treten wir auf der Stelle. Das Wetter bleibt mies. An Flüge nicht zu denken. Die einzige Abwechslung bietet das Essen. Frühstück 1/29 Uhr, Mittag 12 Uhr, Kaffee 1/2 4 Uhr, Abendbrot 6 Uhr. -

Wie schützen wir uns gegen Skorbut? Man entsinne sich, daß zahllose frühere Polar-Expeditionen an dieser scheußlichen Krankheit zugrunde gingen. Skorbut ist eine Mangelkrankheit, Vitamin C fehlt. In der modernen Schiffsküche sind die Kühlräume groß genug, daß jetzt beliebige Mengen von Frischgemüse mitgenommen werden können. Auch die täglichen frischen Kartoffeln sind ein gutes Gegengewicht. Der alte James Cook, von dem die Zeitgenossen rühmten, daß er es als einziger Schiffskapitän verstand, seine Mannschaft stets vollzählig und gesund wieder nach Haus zu bringen, pfropfte das halbe Schiff mit Sauerkohl voll. [...]

Und wir? Wir haben Frischfleisch und Frischgemüse in Kühlräumen, sogar etwas Obst. Auch die modernen Gemüsekonserven sind so eingekocht, daß die Vitamine größtenteils erhalten bleiben. Außerdem nehmen wir reines C-Vitamin in Pillenform mit [...]

Auch unsere tägliche Kost auf dem Schiff stellt sich auf ‚Anti-Skorbut' um. Auf dem Tisch erscheinen Zwiebeln, fein geschnitten, als Zutat zu Fleisch, Fisch, Salat, Butterbrot, Wurst und Schweizer Käse."[10]

Endlich wieder Sonnenschein

Am 28. Januar scheint sich die lang erwartete Wetterbesserung endlich einzustellen.

Ab 9 Uhr vormittags fährt die „Schwabenland" südost- und ostwärts entlang der Packeisgrenze zum nächsten Abschußort 69° 46' Süd, 1° 13' Ost, der am Abend erreicht wird. Es ist der südlichste Ort, bis zu dem in dieser Gegend je ein Schiff vorgedrungen ist.

Alfred Ritscher berichtet: „Die Fernsicht war unter der Wolkendecke außerordentlich gut, merkwürdig tot aber die Luft, das Eis und das Wasser; abgesehen von wenigen Vögeln war kaum eine Spur von Tierleben zu sehen, weder Robben noch Wale, noch Pinguine tauchten auf, soweit der Blick von Bord aus reichte.

Der 29. Januar brachte Flugwetter. Die Sicht war klar. Nur wenige Wolken hingen über dem westlichen Horizont, die annehmen ließen, daß der Wind nach Westen drehen und gutes Wetter von einiger Beständigkeit bringen würde.'

Nach der üblichen Wetterberatung durch den Meteorologen wird das Flugboot „Boreas" nach der neuen Flugweganordnung um 5 Uhr morgens zum Inlandflug abgeschossen. Der von Schirmacher erstellte stichwortartige Flugbericht des über neun Stunden dauernden Fernfluges hat folgenden Wortlaut: „Trotz der niederen Außentemperaturen von -22° C Kühlerabdeckung und Lauf der Motoren gut. StB[Steuerbord]-Bariometer fiel aus, arbeitete jedoch wieder [...]. FT-Verkehr war normal.

[...] Der Abschuß war gut. Maschine steigt gegen ersten Flug besser, da auf Grund der zu erwartenden Flugzeit mit weniger Betriebsstoff gestartet wurde. 06.18 Ausgangspunkt von Flug III laut Flugplan erreicht. 07.27 querab von Kegel und Kugel, kommen an Untergrenze der Astra-Bewölkung, deren Durchziehen mit der schweren Maschine nicht möglich war, wegen sofortiger starker Vereisung. Unter uns einige Felsen, die aus dem spaltenreichen Eis hervorragten. 08.05 erreichen NW-Ausläufer des neuen Ostgebirges und setzen von dort Kurs auf den SW-Ausläufer wegen weiterer niedriger Bewölkung im Westen ab. 08.40 am Endpunkt des SW-Ausläufers folgen der Gebirgskette bis 09.30. Das bis dahin überflogene Gebirgsmassiv weist die Form eines Y auf. Vom Schnittpunkt des NW- und SW-Ausläufers erstreckt sich kleiner Südausläufer, der sich in einer großen Rundung an die auf den ersten Flügen beobachteten weiter südlich befindlichen Felshänge anschließt. Von Standort 09.30 Uhr fliegen mit Kurs 85 dem weiteren Verlauf der Gebirgskette in einem Abstand von 30 km entlang, befinden uns 09.45 nördlich Hohenstaufen, 10.00 nördlich vom Kubus. 10.18 Kurswechsel auf 175 quer über Gebirgskette, um 10.35 mit Kurs 260 den Südrand der Gebirgskette abzufliegen. 11.55 erreichten das Westende der Kette und änderten Kurs auf 360° bis 12.00. Bei der anhaltend guten Wetterlage wurde von da ab mit Kurs 80° die Kette in ihrer Mitte nochmals überflogen, um ein möglichst gutes Kartenbild zu gewinnen. Am Endpunkt angelangt, war das Ende der Gebirgskette nach 0 nicht abzusehen. Mit Kurs 323 wurde von 13.15 mit abnehmender Höhe die ‚Schwabenland` angeflogen, wobei um 14.09 an StB der Schelfeisrand mit vielen nach S vordringenden Waken passiert wurde.

Im S des heute überflogenen Gebirges steigt das Eisplateau weiterhin an auf etwa 4.000 m, weitere Bergzüge südlich waren nicht festzustellen. Die Gebirgskette scheint also das Hocheisplateau nach N hin zu begrenzen, wobei die Verbindung mit dem tieferliegenden Eis durch gewaltige Gletscher hergestellt wird. "[12]

Dieser „Boreas"-Flug am Morgen des 29. Januar ist einer der wichtigsten und erfolgreichsten Flüge. Er hat die Fläche des vermessenen Geländes um mindestens 70.000 Quadratkilometer erweitert und gibt Auskunft über die Ausdehnung der Gebirgskette, deren Ostende etwa 500 Kilometer weiter östlich zu liegen scheint. Die Strecke des fast zehnstündigen Fluges hat 1.500 Kilometer betragen.

„Passat" landet in einem Eisfjord

„Boreas" befindet sich noch auf dem Flug, als bereits um 10 Uhr „Passat" von der „Schwabenland" abgeschossen wird. Mit Blick auf den Flugausfall während der Schlechtwettertage will der Expeditionsleiter nun keine Zeit mehr verlieren.

Für „Passat" ist dies ein Sonderflug mit anschließender Außenlandung in einem Eisfjord. Neben Flugkapitän Rudolf Mayr sind an Bord der Maschine der Flugzeugmechaniker Franz Preuschoff und der Flugfunker Herbert Ruhnke. Auf die Mitnahme des Luftbildners Max Bundermann muß verzichtet werden, weil Alfred Ritscher angeordnet hat, daß der Geograph Dr. Ernst Herrmann mitfliegt und die Leitung dieser wichtigen Expedition übernimmt.

Flugkapitän Mayr hält in seinem Flugbericht unter anderem folgendes fest: „Laut Flugauftrag des Expeditionsleiters sollte eine Außenlandung in einem Eisfjord vorgenommen werden. Die Lage des Eisfjords war durch die Flüge der Vortage auf etwa 70.00° S, 02.30° W festgelegt worden. Der Fjord entsprach, von der Luft gesehen, ein günstiger Lande- und Anlegeplatz für Flugzeuge zu werden und es schien in unmittelbarer Eisnähe Land zu sein. Zwischen dem Fjord und dem freien Wasser war ein etwa 40 sm breiter Packeisgürtel vorgelagert. Ich studierte den Fjord lange Zeit genau aus dem Flugzeug und landete erst, nachdem ich vollkommen von der Möglichkeit eines Wiederstarts überzeugt war. Die zur Verfügung stehende Lande- und Startfläche im eisfreien Wasser betrug etwa 1.500 m. Um 11.42 landeten wir in dem Fjord und konnten das Flugboot an einer etwa 40 cm hohen Eisdecke anlegen und dann die Maschine mit Eisankern und Leinen festlegen. Die Anlegestelle war etwa 500 m breit in N-S-Richtung und etwa 2 km tief in W-Richtung. Nach diesen 2 km stieg das Eis langsam

Die von Flugkapitän RudolfMayr entdeckte Mayrkette bei 72 ° 03 ' Süd, 2 ° 45' Ost

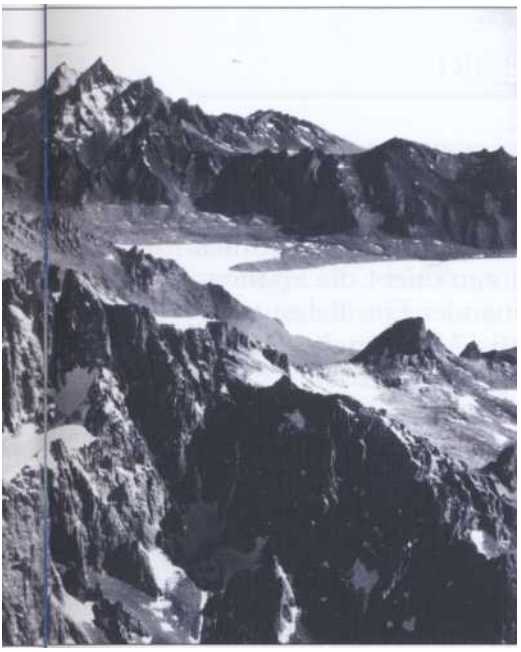
Nach dem Organisator der (71°40'Süd, 12

Im westlichen Mühlig-Hofmann-Gebirge befindet sich diese steile Felswand.

Bizarre Formation:.)

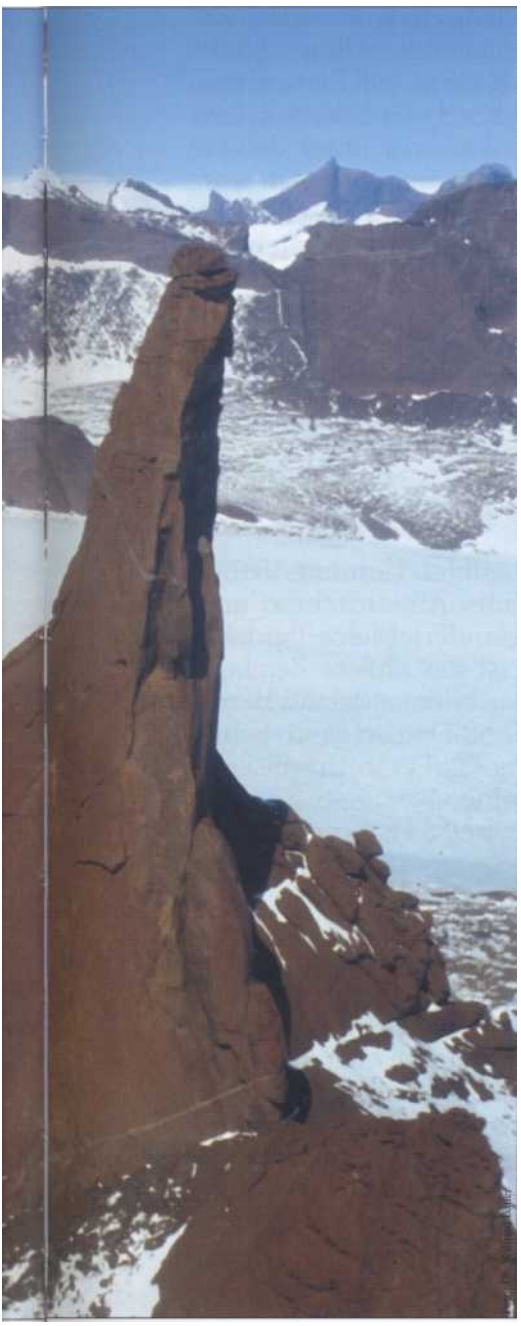
Südliche Ausläufer (links) und Ostrand des Mühlig-Hofinann-Gebirges (rechts)

n



dition wurde das Wohlthatmassiv 30' Ost) benannt.

Einer der sich endlos dahinziehenden „Eisflüsse , Gletscher, die bisweilen mehrere Kilometer breit sein können



N amenloser Granitfinger

Impression aus Stein: Jahrmillionen formten diesen Fels.

Eis und Stein — man fühlt sich an die Anfänge der Erdgeschichte zurückversetzt.

mit einer Steigung von 1-2 % an und ging ohne sichtbaren Übergang ins Schelfeis über. Die Nord- und Südseite des Fjords wurde von etwa 70 m hohen Hügeln (vollkommen mit Eis überzogen) begrenzt. Preuschoff bestieg den nördlichen Hügel, wurde aber durch breite Eisrisse verhindert, bis an den obersten Punkt vorzudringen. An einem erhöhten Punkte, etwa 500 m in südlicher Richtung landeinwärts, wo unter der Eisdecke festes Land vermutet werden konnte, hißte ich die deutsche Flagge. Herrmann machte fotografische Aufnahmen und neben der Anlegestelle des Flugbootes eine Echolot-Messung. Gleich nach der Landung nahm ich drei Sonnenhöhen mit dem Libellensextanten und vier Stunden später noch zwei weitere, so daß die Lage des Fjords genau festgelegt werden konnte: mit 69.55° S, 03.57° W."[13]

Der Geograph Dr. Ernst Herrmann, der auf besonderen Wunsch des Expeditionsleiters an diesem „Passat"-Flug teilnahm, berichtete darüber in teils humorvoller Weise: „Der ‚Lustflug' am Nachmittag hat eine besondere Aufgabe: Einige von früheren Flügen her bekannte Stellen des Schelfeisrandes sollen auf eine Landemöglichkeit hin untersucht werden. Die in Frage kommenden Stellen sind etwa 25 km tief in das Schelfeis einschneidende Buchten. Auf den Flügen I, II und Sonderflug 1 war übereinstimmend festgestellt worden, daß beide Buchten in dieser Zeitspanne ihre Lage nicht verändert hatten und ferner auf ihrer Westseite, im Gegensatz zur Umgebung, nur flach abfallende Eisränder aufwiesen. Die Vermutung liegt nahe, daß hier Landnähe vorhanden sei. [...]

Die beiden Buchten werden auftragsgemäß umflogen, die größere scheint zu einer Wasserung günstiger, weil weniger Treibeis vorhanden ist. Nach der gut geglückten Wasserung kann der nur etwa 30 cm hohe Eisrand betreten werden. [...]

Der erwähnte Eisrand gehört dem Schelfeisrand an, der einen Teil der Bucht ausfüllt. Dahinter steigt auf drei Seiten ein flachhügeliges Gelände an von - soweit die Beobachtung gestattet - festem Land mit aufliegender Eisdecke. Die Mächtigkeit des Eises kann nicht festgestellt werden. Die 50 bis 70 m hohen Hügel bestehen aus Gletschereis und sind durch Stau hochgewölbt. Etwaige Spalten werden durch Firn verdeckt.

Die Bucht ist zum Teil mit völlig ebenem Schelfeis ausgefüllt, der Eisrand von den Hügeln etwa 1 bis 2 km entfernt. Eine Echolotung mit einem Handbehmlot am Rande ergibt die relativ geringe Wassertiefe von 435 m, die ebenfalls auf Landnähe deutet.

Die Eisscholle wird von wenigen nur einige Dezimeter breiten Spalten durchzogen. Die geringe Dicke der Scholle kommt hier deutlich zum Ausdruck, denn die Dünung geht unter der Platte hinweg und verschiebt die Spaltenwände vertikal gegeneinander. Eine Belastungsprobe der im ganzen etwa 3 bis 4 m dicken Eisplatte kann nicht durchgeführt werden.

Es scheint mir indessen ohne Gefahr, an einer solchen Stelle ein Depot auszuladen, nur wäre zu beachten, daß die relativ dünne Eisplatte durch die Dünung zerbrechen und durch ablandigen Wind in Stücken fjordauswärts getrieben werden kann.

Wieweit es überhaupt möglich ist, die beschriebene Bucht mit einem kleinen Schiff anzulaufen, hängt von den Treibeisverhältnissen ab. Bei dreimaligem Anflug innerhalb von 10 Tagen waren beide Buchten bis auf wenige Treibeisblöcke eisfrei, vielleicht sogar während der ganzen Zeitspanne; aber zwei Tage später war beim Fernflug VI schon so viel Eis vorhanden (zum Teil durch Abbruch der Schelfeisplatte, an der wir vorher gewassert hatten), daß eine erneute Wasserung nicht mehr möglich war. Ich hatte allerdings den Eindruck, daß das Treibeis nur von außen stammte und durch Ebbe- und Flutstrom und lokale Winde hereinund hinausgetrieben wurde. Trotz gelegentlicher Abbrüche werden die Ränder der Bucht nur unbedeutend an der Treibeisbildung beteiligt sein.

Mayr mißt mit einem Libellensextanten mehrmals die Sonnenhöhe und bestimmt dadurch genau die geographische Lage unseres Landeplatzes.

Soweit die Wissenschaft! Jetzt kommt die Politik! Wir nehmen eine Abwurffahne und stecken sie ein paar hundert Meter landeinwärts in das Eis. Das ist das äußere Zeichen, daß wir Deutsche dieses Niemandsland betreten haben und für Groß-Deutschland beanspruchen.

Die erste deutsche Kolonie! "[14]

Begegnung mit Antarktisbewohnern

Dr. Herrmann erzählt weiter: „Da kommt auch schon ein Eingeborener! Von weit her stürzt er heran, rennt, schlägt hin, rutscht ein Stück auf dem Bauch, huppt hoch, rennt weiter, fällt wieder hin, einen kleinen Hang abwärts schliddert er richtig auf dem Bauch, dann mit einem Hops auf die Füße, nur weiter, gestikulierend, rufend, weiter ... Er kommt im Frack, die weiße Hemdbrust wird immer deutlicher, nur der Schlips fehlt, den hat er in der Aufregung vergessen ...

Da fällt er zum drittenmal auf sein weißes Vorhemd ... macht nichts, rutscht, springt hoch ... bis er schließlich, ein richtiger Dreikäsehoch, vor uns steht und uns neugierig von allen Seiten beguckt ... ein Pinguin.

Wir verständigen uns, so gut es geht. Erst mit Guten Morgen! und Heil Hitler! Das macht ihm wenig Eindruck. Dann hockt sich Ruhnke hin, daß er so klein wird wie der Pinguin, schlägt mit den Armen wie mit Flügeln und tanzt um ihn herum. Das gefällt ihm schon besser. Da macht er mit. Daß er uns natürlich auch nur für eine Abart von seinesgleichen hält, ist selbstverständlich. Wie er, gehen wir ja aufrecht auf zwei Beinen, haben eine Art Flügel, mit denen wir in der Luft herumfuchteln können. Nur etwas größer sind wir, und der Schnabel ist bei uns noch nicht sehr entwickelt, außerdem fehlt der schöne glänzende schwarze Frack. Das ist der ganze Unterschied.

Bald kommen noch ein paar dazu, alles Adeliepinguine, die zu neugierig sind. Nach einem Weilchen erscheint ein Kaiserpinguin, fast doppelt so groß, gravitätisch, voller Würde. Er rennt nicht aufgeregt auf uns zu, er schreitet. Das nervöse Gefuchtel seiner kleineren Verwandten berührt ihn nicht, er schreitet -näher, besieht sich eingehend die merkwürdigen Gäste, dreht sich herum und will wieder entschreiten. Da faßt ihn Mayr an die Hand, genauer: die Flügelspitzen, und willig geht er mit dem großen Onkel hierhin und dorthin. Natürlich wehrt er sich beim Einsteigen in das Flugzeug, aber es hilft ihm auch nichts, er muß seinen Brüdern und Vettern im Laderaum Gesellschaft leisten. [...]

Auf dem Schiff ist alles über die neuen Passagiere begeistert. Schnell wird ein Verschlag gezimmert, daß die Tierchen nicht wieder ausreißen können. "[15]

In der Tagesbesprechung, die am Abend des 29. Januar stattfindet, lobt Alfred Ritscher den Tageseinsatz der Flugboote „Boreas" und „Passat" und deren Besatzungen, die nach seiner Überzeugung „Hervorragendes" geleistet hätten.

Auf vier Inlandflügen sind nun mehr 180.999 Quadratkilometer geschlossen im Lichtbild aufgenommen worden. Dieses Ergebnis wird dem Beauftragten für den Vierjahresplan mit der fälligen Wochenmeldung nach Berlin über Funk gemeldet.

Punkt Mitternacht sinkt zum ersten Mal während der „Schwabenland"-Expedition im Südpolarmeer am Schelfeisrand die Sonne hinter den Horizont. „Amtlich" war sie schon am Tag zuvor zum ersten Mal untergegangen, die Strahlenbrechung hatte jedoch bewirkt, daß ihr Licht noch einen Tag länger, wenn durch den Kontinent auch abgeschirmt, zu sehen geblieben war.

Gedenkfeier zum „Tag der Machtergreifung"

Der nächste Tag, der 30. Januar, ist in Großdeutschland ein „Nationaler Feiertag", der an den Tag der Machtergreifung durch Adolf Hitler vor sechs Jahren erinnert.

Die gesamte Besatzung und alle Wissenschaftler finden sich um 10 Uhr im festlich hergerichteten Gemeinschaftsraum ein. Nur die Besatzung des Flugbootes „Passat" fehlt, da sie bereits um 9 Uhr mit ihrem Flugboot von der „Schwabenland" abgeschossen wurde.

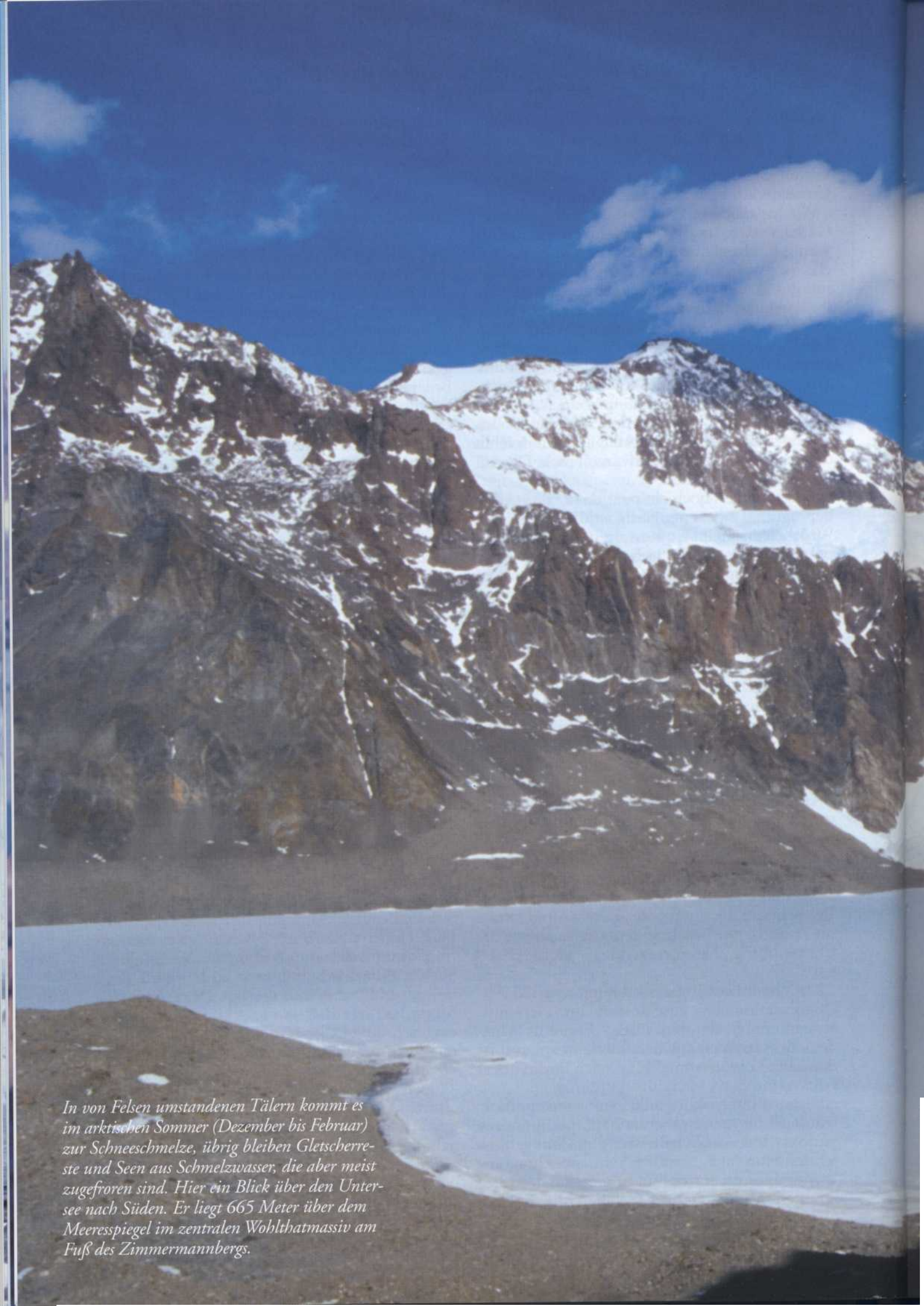
Der 3. Offizier, Hans Werner Viereck, verliest als Stellvertreter des 2. Offiziers, Karl-Heinz Röbke, der an Bord Ortsgruppenleiter der NSDAP ist, eine Rede. Alle Expeditionsteilnehmer bilden übrigens die „Ortsgruppe M/S Schwabenland". Dies ist keine Besonderheit, sondern war auf allen deutschen Handelsschiffen zwischen 1933 und 1945 so üblich.

Am Abend um 19 Uhr versammeln sich noch einmal alle Expeditionsteilnehmer im Gemeinschaftsraum, um die Rundfunkrede Adolf Hitlers zu hören, die wegen atmosphärischer Störungen allerdings nur bruchstückhaft auf M/S „Schwabenland" ankommt. Ansonsten verläuft der Feiertag auf der „Schwabenland" wie ein normaler Arbeitstag, auch schon deshalb, weil erneut eine Wetterverschlechterung zu erwarten ist.

Bereits am frühen Morgen hatten Ritscher, Kottas und Kraul festgestellt, daß der Strom die „Schwabenland" in den letzten Stunden wieder um acht Seemeilen westwärts getrieben hat.

Das Flugboot „Passat", das um 9 Uhr zu einem Fotoflug gestartet war, kehrt nach sechs Stunden und 53 Minuten, um 15.53 Uhr, zum Flugzeugstützpunkt zurück. Auch bei diesem Inlandflug sind die Barometer ausgefallen, auch hat die Trimmung trotz vorheriger Uberholung an Bord erneut versagt. Der Flugzeugführer hält fest, daß „Passat" künftig nur noch eingeschränkt eingesetzt werden könne. Instrumente, Motoren und Funk hätten indessen einwandfrei gearbeitet.

Noch vor der Rückkehr von „Passat" ist „Boreas" um 14 Uhr zu einem Forschungsflug gestartet. Der Auftrag besteht darin, den Schelfeisrand nach einer Landemöglichkeit abzufliegen. Von der vierköpfigen Flugbootbesatzung muß auf die Mitnahme des Luftbildners Sauter verzichtet werden, dafür wird



In von Felsen umstandenen Tälern kommt es im arktischen Sommer (Dezember bis Februar) zur Schneeschmelze, übrig bleiben Gletscherreste und Seen aus Schmelzwasser, die aber meist zugefroren sind. Hier ein Blick über den Untersee nach Süden. Er liegt 665 Meter über dem Meeresspiegel im zentralen Wohlthatmassiv am Fuß des Zimmermannbergs.

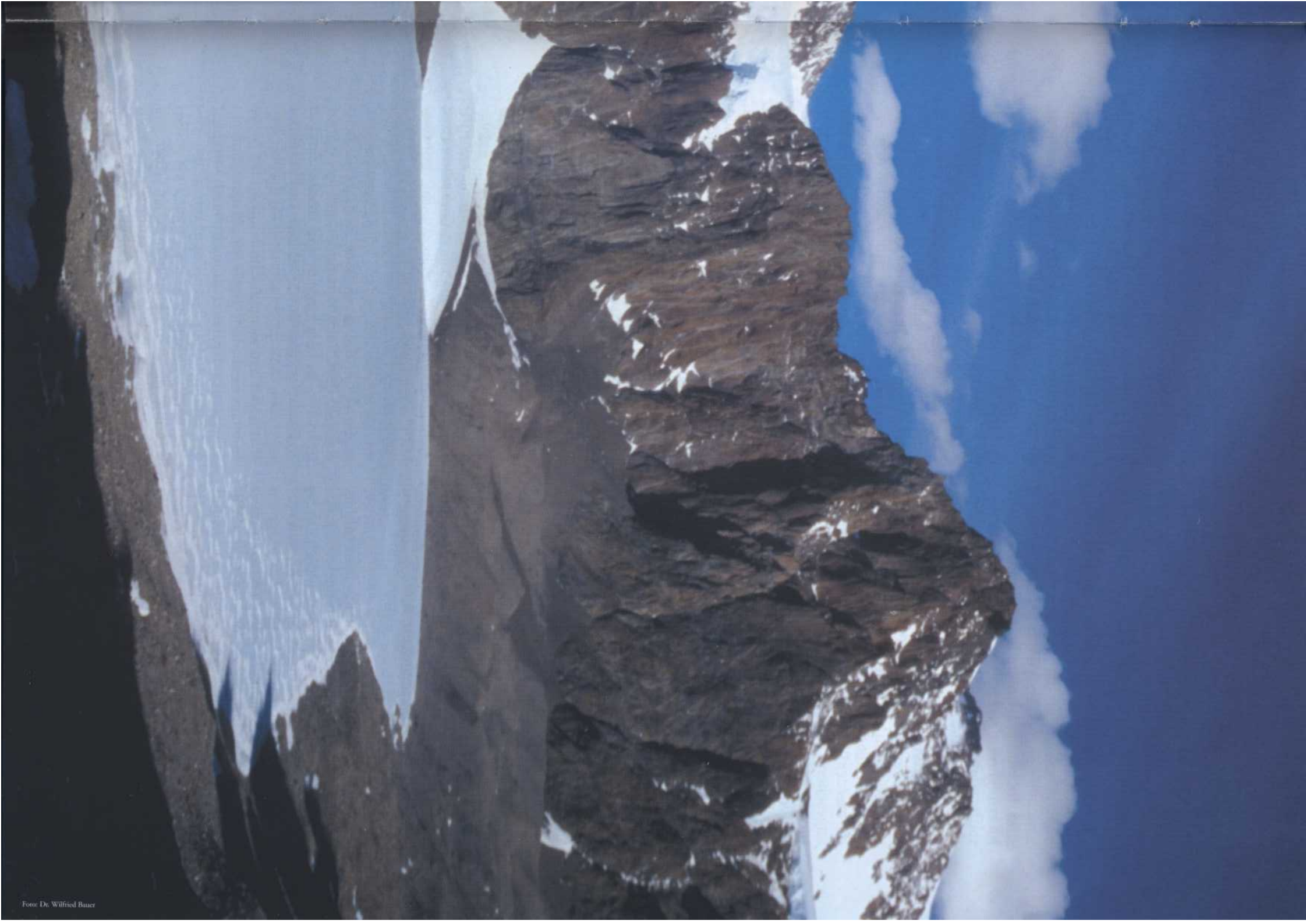


Foto: Dr. Wilfried Bauer

als Gast der Geophysiker Leo Gburek an Bord genommen, um diesem die Möglichkeit zu geben, erdmagnetische Messungen am Schelfeisrand oder an einer großen Eisscholle vorzunehmen.

Da sich der Schelfeisrand für das Anlegen als zu hoch erweist, setzt das Flugboot zur Landung in einer freien Wake an, um dort an einer Eisscholle anzulegen. Aber auch die Schollen sind für die geplanten Beobachtungen und Messungen ungeeignet, daher wird durchgestartet und zu den südwestlich des Schiffes beobachteten Fjorden geflogen. Dort landet „Boreas" um 16.35 Uhr in einer großen Wake. Die Maschine wird an der etwa 1,50 Meter hohen Schelfeiskante verankert. Gburek führt seine magnetischen Messungen durch. Beim Überschreiten des Schelfeises wird festgestellt, daß die aus der Luft für vollkommen glatt und eben angesehene Schelfeisoberfläche in allen Richtungen von Rissen und Spalten durchzogen ist, die vom Schnee verweht sind und eine große Gefahr bilden. Bei Märschen über das Schelfeis erscheint es daher wichtig, die einzelnen Teilnehmer durch Anseilen zu sichern. Eine Landung mit dem nur durch Kufen verstärkten Zehntonnenwal bedeutet daher das Eingehen eines großen Risikos, da die Maschine nach dem Aufsetzen in einer der vielen Spalten einbrechen könnte.

Um 18.55 Uhr erfolgt der Start für den Rückflug mit Kurs 53, um 18.35 Uhr wird das Schiff erreicht.

Gegen Ende des 30. Januar treffen sich kurz vor Mitternacht Besatzungsmitglieder und Wissenschaftler, Flugzeugbesatzungen und ihre Helfer und alle, die sonstwie abkömmlich sind, an Oberdeck der „Schwabenland" zu einem einmaligen mitternächtlichen Schauspiel. Auf der Brücke stehen Ritscher, Kottas und Kraul und einige Schiffsoffiziere, und alle schauen sie gebannt auf das faszinierende Farbspiel des Polarlichts.

Expeditionsleiter Alfred Ritscher schildert dieses Erlebnis folgendermaßen: „Um Mitternacht erstrahlte der Himmel in noch nie gesehener Farbenpracht; der Horizont glich einem gleißenden goldenen Band, über dem sich zarteste Farben von grün, rosa und blau zu einem durchsichtigen Schleier verwoben, nach oben hin abgeschlossen durch eine *alto-stratus-Wol*kendecke, die fast bis zum Zenith reichte und an der Unterseite rosig rot getupft einen warmen Schein über das ganze Landschaftsbild goß."[10]

Für alle, die als Augenzeuge dabei sind, wird diese Mitternachtsstunde zu einem der schönsten Erlebnisse der Expedition.

Mit „Passat" auf Pinguin fang

Der 31. Januar beginnt trübe. Entsprechend dem Fortschritt der fotografische Arbeiten hat „Schwabenland" in der Nacht Kurs nach Osten genommen und erreicht eineinhalb Stunden nach Mitternacht die nächste Abschußposition: 69° 33' Süd, 7° 12' Ost, hart an der Packeisgrenze, etwa 30 Seemeilen nördlich vom Schelfeis. Die merklich abnehmende Helligkeit zwingt dazu, die Abschußzeiten täglich später zu legen.

Deshalb findet der Abschuß des „Boreas" zum nächsten Fotoflug am 31. Januar erst um 8.08 Uhr statt. Bedingt durch die Wetterverhältnisse kann Flugkapitän Schirmacher den eigentlichen Flugauftrag, die weiter im Osten befindlichen Berge fotografisch zu erfassen, nicht ausführen. Da nach Süden und Osten schon eine dicke Wolkendecke auf dem Inlandeis und dem weiter östlichen Massiv liegt, fliegt Schirmacher nach Westen, da die Sicht noch gut ist. Als sich auch dort das Wetter verschlechtert, tritt „Boreas" den Rückflug an und landet nach neunstündigem Flug um 17.13 Uhr an der „Schwabenland".

„Passat" war bereits um 13.57 Uhr gestartet. Der Flugauftrag: Küstenaufklärung mit Außenlandung. Flugkapitän Mayr hatte den Lichtbildner zurückgelassen und dafür als Gast den Biologen Barkley an Bord genommen, um diesem einen Einblick in das Tierleben an der Eiskante zu ermöglichen und um eine astronomische Ortsbestimmung zu machen.

Mayr fliegt zunächst ohne einen bestimmten Kurs alle Fjorde in westlicher Richtung ab, um einen Landeplatz zu finden, doch ohne Erfolg. Als von „Boreas" die Funkmeldung eintrifft, daß alle Fjorde voll Eis seien und keine Landemöglichkeit bestehe, geht „Passat" auf Ostkurs.

Um 15.40 Uhr erblickt Preuschoff auf einer großen Scholle am Südrand des Packeises eine große Menge Kaiserpinguine. Zwischen Schelfeiskante und Packeis befindet sich genügend freies Wasser zum Landen und Starten.

„Passat" landet um 15.42 Uhr; das Flugboot wird mit dem Eisanker, den Preuschoff geschmiedet hat, festgemacht. Flugkapitän Mayr steigt an einer niedrigen Stelle als erster auf das Schelfeis und pflanzt dort einen Abwurfpfeil mit der deutschen Reichsflagge ein.

Danach beginnt die vierköpfige „Passat"-Besatzung mit dem Pinguinfang, den Mayr wie folgt schildert: „Wie eine gutgeschulte Polizeitruppe fegten wir vier zwischen die Pinguine und in 25 Minuten saßen 5 lebende Kaiser im

Wal. Es war unbedingt nötig, dies Manöver mit der größten Schnelligkeit auszuführen, da sich das Packeis, an dessen Kante wir lagen, dauernd veränderte und von der nicht gerade viel Vertrauen erweckenden Scholle beim Übersetzen der Pinguine ins Flugboot Stücke abbrachen. Da der Wind günstig von der Scholle abstand, konnten wir, nachdem wir unseren Fang erledigt hatten, das Flugboot von der Scholle wegtreiben lassen und warfen im manövrierfähigen Abstand von der Scholle die Motoren an. Um *16.22* starteten wir zum Rückflug. [...] Um 18.00 Uhr landete D-ALOX bei M.S. ‚Schwabenland' . "[17]

Ein Eisberg kalbt

Nach Rücksprache mit den Meteorologen fürchtet Alfred Ritscher, daß der nächste Tag eine weitere Wetterverschlechterung bringt. Er ist sich auch darüber im klaren, daß in dieser für die Antarktis vorgerückten Jahreszeit wohl kaum noch mit einer Wiederkehr von besserem Flugwetter zu rechnen ist. Im Gegenteil, der antarktische Winter scheint unmittelbar vor der Tür zu stehen.

Er entschließt sich deshalb in der Nacht zum 1. Februar, Fahrt nach Osten aufzunehmen, um wenigstens von Bord aus die bisherigen Erkundungen zu ergänzen. Dichtes Schneetreiben und viel loses Eis, das auf Packeisnähe im Osten schließen läßt, stören die Nachtfahrt. Weil der Eisgürtel vor der Küste sehr breit wird und die Schelfeisküste fast außer Sicht gerät, muß der Kurs auf nordostwärts gesetzt werden. Schließlich taucht aber auch steuerbord voraus Eis auf. Es stellt sich heraus, daß hier auf 0° eine mächtige Schelfeiszunge bis auf *69° 10'* Süd nordwärts vorspringt. Der Himmel ist immer noch völlig bedeckt.

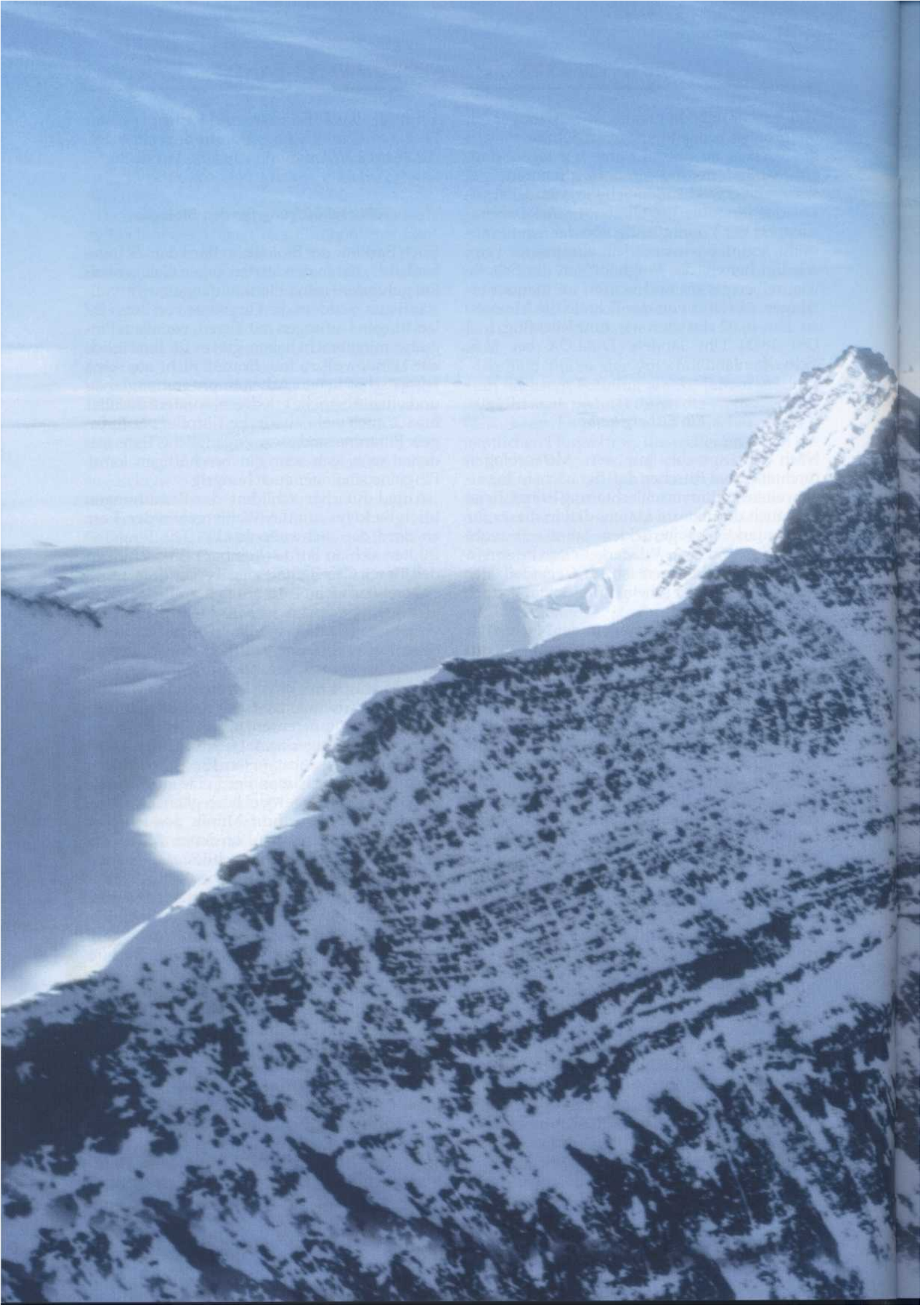
Dicht südlich von der „Schwabenland" werden *27* mächtige Eisberge gezählt, von denen einer auf eine Länge von einem Kilometer geschätzt wird. Ein anderer, etwa drei Kilometer vom Schiff entfernt, kalbt am frühen Morgen mit mächtigem Getöse, das bis in die geschlossenen Kabinen hinein zu hören ist. Zwei Buckelwale, die in dichter Nähe eine Weile lang um das Schiff herum bummeln, lassen sich dadurch nicht stören. Ihr Auftauchen in dieser Gegend veranlaßt den Biologen zu der Feststellung, daß dies auf die Zunahme von Plankton und die Nähe der Packeisgrenze zurückzuführen sei. Wie sich später zeigt, befindet sich M/S „Schwabenland" tatsächlich dicht vor der Packeisgrenze, die so fest geschlossen ist, daß sie von keinem Schiff durchstoßen werden kann.

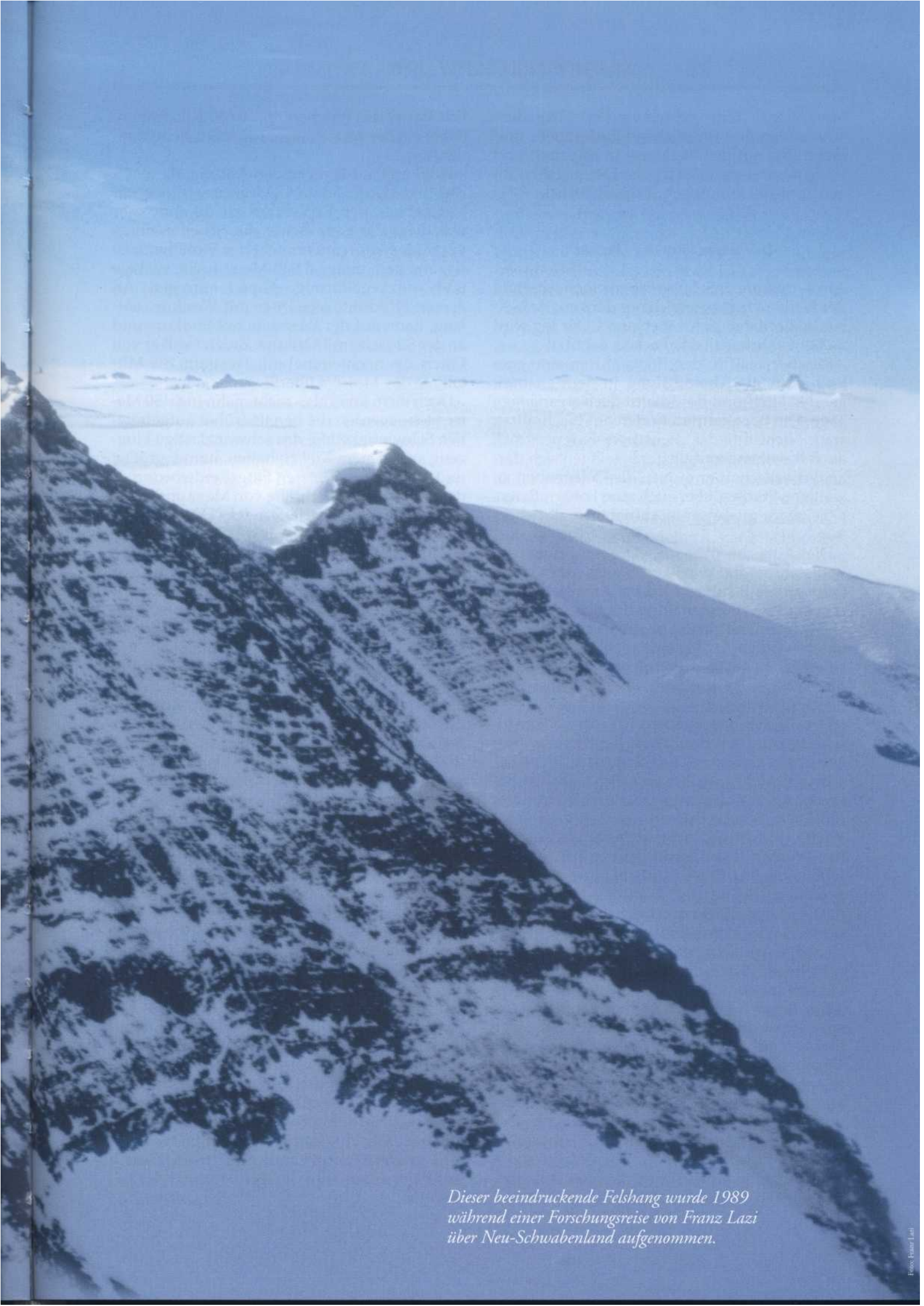
Ein für den 1. Februar um 14 Uhr geplanter Flug wird verschoben, dann ganz abgesagt. Auch am *2.* Februar herrscht kein Flugwetter.

Vollbeschäftigung für den Biologen

Erich Barkley, der Biologe an Bord der „Schwabenland", hat in den letzten Tagen Gelegenheiten gefunden, seine Planktonfänge zu vervollständigen. Seitdem die Flugboote von ihren Inlandflügen Ladungen mit Tieren, vor allem Pinguine, mitgebracht haben, gibt es für ihn täglich alle Hände voll zu tun. Er muß nicht nur seine wissenschaftlichen Arbeiten programmgemäß und ohne Abstriche erledigen, sondern darüber hinaus auch viel Zeit für die Tierpflege aufbringen. Pinguine sind zwar zugängliche Tiere, mit denen man sich sehr gut beschäftigen kann, Pinguine sind aber auch hungrig.

Alfred Ritscher schildert die Bemühungen Erich Barkleys um das Wohlergehen der Tiere an Bord der „Schwabenland": „Die Pinguine fühlten sich an Bord scheinbar sehr wohl. Um den Tieren Gesellschaft zu geben und sie um so sicherer nach Hause zu bringen, sollten noch so viele dazugefangen werden, wie die Futtervorräte es gestatten würden. Die farbenprächtigen Kaiserpinguine, stattliche Vögel, ausgestreckt bis etwa *90* cm hoch und an 30–35 kg schwer, waren mit ihren komischen Bewegungen, dem watschelnden Gang und ihren unmelodischen Trompetentönen, mit denen sie sowohl ihren Hunger anzeigten wie ihren Dank für die Fütterung abstatteten, für die ganze Zeit ihrer Gefangenschaft an Bord eine stete Quelle der Belustigung; aber viel beweglicher und betriebsamer und in ihrer Mimik possierlicher sind die Adeliepinguine, von denen sich drei in einem unbewachten Augenblick die Freiheit selbst wieder nahmen. Die Frage ihrer Ernährung löste der Biologe Barkley dadurch, daß er ihnen gut gewässerte Salzheringe vorsetzte, die nach kurzer Gewöhnung auch gern genommen und gut vertragen wurden. Die Fütterung versammelte stets einen großen Zuschauerkreis um die Tiere, in deren Mitte ihr liebevoller Pfleger sich anfänglich sehr quälen mußte, den Hungerstreik seiner Pfleglinge zu bezwingen. Schließlich konnte er sich aber ihrer Freßlust kaum noch erwehren, so daß er sich angesichts der nur zu bald geleerten Heringstonnen nach anderen geeigneten Futtermitteln umtun mußte; geschabtes Rindfleisch mit geriebenem Hartbrot in Boulettenform und versuchsweise Robbenspeck dienten dann als Ersatz; auch die uns abgesparten Eierportionen sahen wir neidvoll in den Mägen der ewig





Dieser beeindruckende Felshang wurde 1989 während einer Forschungsreise von Franz Lazi über Neu-Schwabenland aufgenommen.

Foto: Franz Lazi

hungrigen Tiere verschwinden. Trotzdem schwanden ihre rundlichen Bäuche mehr und mehr. Erst auf der Rückreise in Kapstadt und Pernambuco gekaufte frische Fische gaben ihnen zum Teil ihre Ansehnlichkeit zurück."

Der letzte Flug des „Passat"

Am 1. und am 2. Februar ist an einen Abschuß der beiden Flugboote nicht zu denken; sie bleiben an Bord der „Schwabenland". Der Tag wird zu Bootsfahrten an das Packeis genutzt.

Ritscher sieht in den Bootsfahrten eine gute und sinnvolle Abwechslung in dem anstrengenden Flug- und Borddienst der vergangenen Tage. Die Bootsfahrten finden am Nachmittag statt. Nicht nur das dienstfreie Flugpersonal, auch Besatzungsmitglieder beteiligen sich daran. Wissenschaftler nutzen die Gelegenheit zu weiteren Studien, aber auch zum Fotografieren. Objekte für interessante Aufnahmen gibt es genug.

Die Aufsicht über die Durchführung der Bootsfahrten hat der Expeditionsleiter dem 1. Offizier des Schiffes, Herbert Amelang, übertragen, dem die seemännische Besatzung der „Schwabenland" zur Verfügung steht. Die Fahrten durch das Eis sind nicht ungefährlich, sie stellen hohe Anforderungen an das seemännische Können und die Entschlußkraft der Bootsbesatzungen.

Der 2. Februar endet mit einem Gemeinschaftsabend an Bord, den der Geophysiker Leo Gburek mit viel Talent leitet.

In der Nacht vom 2. zum 3. Februar klart das Wetter überraschend auf. Es sind 6 Grad unter Null. Die Windverhältnisse lassen kein gutes Wetter erwarten. Dies ist in dieser Gegend nur bei Winden aus Nordwest bis West wahrscheinlich. Der Wind weht aber aus entgegengesetzten Richtungen. Dennoch ist die Sicht nach Osten und Süden noch gut. Nur am westlichen Horizont von Südwest nach Nord türmt sich eine Wolkenbank bis zur Hälfte der Zenithöhe auf. Die See ist ruhig, nur eine leichte Dünung aus nördlicher Richtung ist zu spüren.

Der Kapitän führt um 5 Uhr morgens ein Gespräch mit den Meteorologen und den beiden Flugzeugführern, um zu klären, ob bei diesen Gegebenheiten ein Einsatz der beiden Flugboote möglich sei. Da keine Bedenken erhoben werden, entscheidet sich der Expeditionsleiter zunächst für den Einsatz des Flugbootes „Passat", dessen Abschuß auf 7.19 Uhr festgelegt wird.

Das Schiff hat inzwischen die neue Abschußposition 69° 5' Süd, 14° 46' Ost bezogen. Pünktlich startet das Flugboot mit 9.660 Kilogramm, dabei ein Brennstoffvorrat für einen Zehnstundenflug.

Flugkapitän Mayr hat den Auftrag, das östliche und damit letzte Gebirgsmassiv des Arbeitsgebiets der Expedition zu erkunden; er überfliegt die Längsachse der Schelfeiszunge mit Südostkurs und erreicht das Wohlthatmassiv, aus dem einige 4.000 Meter hohe, zackige und spitzkegelförmige Gipfel aufragen. An dessen Nordseite steuert er mit Westkurs entlang, dann auf der Westseite mit Südkurs und an der Südseite mit Ostkurs. Zuletzt will er von Osten aus noch einmal mit Westkurs die Mittellinie des Massivs überfliegen.

Doch dazu kommt es nicht mehr. In 4.150 Meter Höhe werden die bereits früher aufgetretenen Schwierigkeiten, das schwanzlastige Flugzeug auf ebenem Kiel zu halten, immer größer, und während der letzten Flugstunde bedarf es der vereinten Körperkräfte von Mayr und Preuschoff, um durch dauerndes Drücken der Höhensteuerung den Ausfall der Trimmvorrichtung auszugleichen. Im Fallwind kommt es beinahe zu einer Katastrophe. Diese kann nur dadurch verhindert werden, daß der Luftbildner schleunigst seine Meßbildkammern abbaut und mit ihnen nach vorn in den Treibstoffraum flüchtet.

Die Lufttemperatur in Flughöhe ist zu der Zeit auf schätzungsweise minus 32 Grad Celsius gesunken, vielleicht liegt sie noch tiefer, aber das läßt sich nicht mehr kontrollieren, weil das Außenthermometer ausgefallen ist. Barometer und Staudruck funktionieren ebenfalls nicht. Schon beim Erreichen der Nordkante des Gebirges hatten die Motoren angefangen unregelmäßig zu laufen.

Erst beim Rückflug, als die Temperatur nach Verlassen der großen Höhen in etwa 1.000 Meter wieder minus sieben Grad betrug, arbeiten die Motoren, die Instrumente und die Trimmung wieder normal.

Die aufgetreten Schwierigkeiten an der Trimmung und an den Motoren sind derart gravierend, daß unter normalen Verhältnissen an einen Weiterflug nicht zu denken wäre. Da die Flughöhe sehr gut ist und im Norden des Gebirges überall auf dem Eis geeignetes Landegelände zu sein scheint, das im Gleitflug zu erreichen gewesen wäre, entschließt sich Flugkapitän Mayr trotz dieser Hindernisse zu dem Flug um das Gebirge herum. Um 14 Uhr, nach einer Flugzeit von sechs Stunden und 41 Minuten und einer Flugstrecke von ca. 1.000 Kilometern, landet „Passat" an der „Schwabenland". Es ist der letzte Flug dieses Bootes bei der Expedition.

Packeis und schlechtes Wetter

Alfred Ritscher ist zwar enttäuscht, daß ihm Flugkapitän Mayr gegen 13 Uhr über Funk melden muß, daß das Flugboot „Passat" wegen der erneut aufgetretenen Mängel für weitere Einsätze nicht mehr zur Verfügung steht, doch mit den Ergebnissen des letzten „Passat"-Fluges ist er sehr zufrieden.

Nach den Funkmeldungen, die Ritscher im Laufe des Vormittags von „Passat" erhalten hat, geht er davon aus, daß trotz der aufgetretenen Schwierigkeiten der letzte Flug des „Passat" einen neuen, im Lichtbild aufgenommenen Geländegewinn von etwa 70.000 Quadratkilometern gebracht hat. Darüber hinaus ist bei der klaren Luft nach Süden und über 20° Ost hinaus aufgeklärt worden, so daß damit der Auftrag der Expedition im Osten erfüllt ist.

Doch den Expeditionsleiter bewegen am Vormittag des 3. Februar ganz andere Probleme. Nach Ansicht der Meteorologen ist eine neue Wetterverschlechterung von längerer Dauer zu erwarten, und wie die Eiserkundung ergeben hat, drängen von Osten her ungeheure Massen von Packeis heran, die bereits bis 120 Seemeilen vor der Küste reichen und, westwärts vordringend, bis auf etwa 50 Kilometer an die „Schwabenland" herangekommen sind.

Der „Schwabenland" droht Gefahr. Das Schiff liegt an der Südseite einer breiten und tiefen Eisbucht, in der ein längeres Verbleiben angesichts der vorgerückten Jahreszeit und der beobachteten Neueisbildung nicht mehr ratsam ist. Wenn sich draußen der Packeisgürtel schließt, würde das Expeditionsschiff in den nächsten Tagen in eine unangenehme, in eine gefährliche Lage geraten.

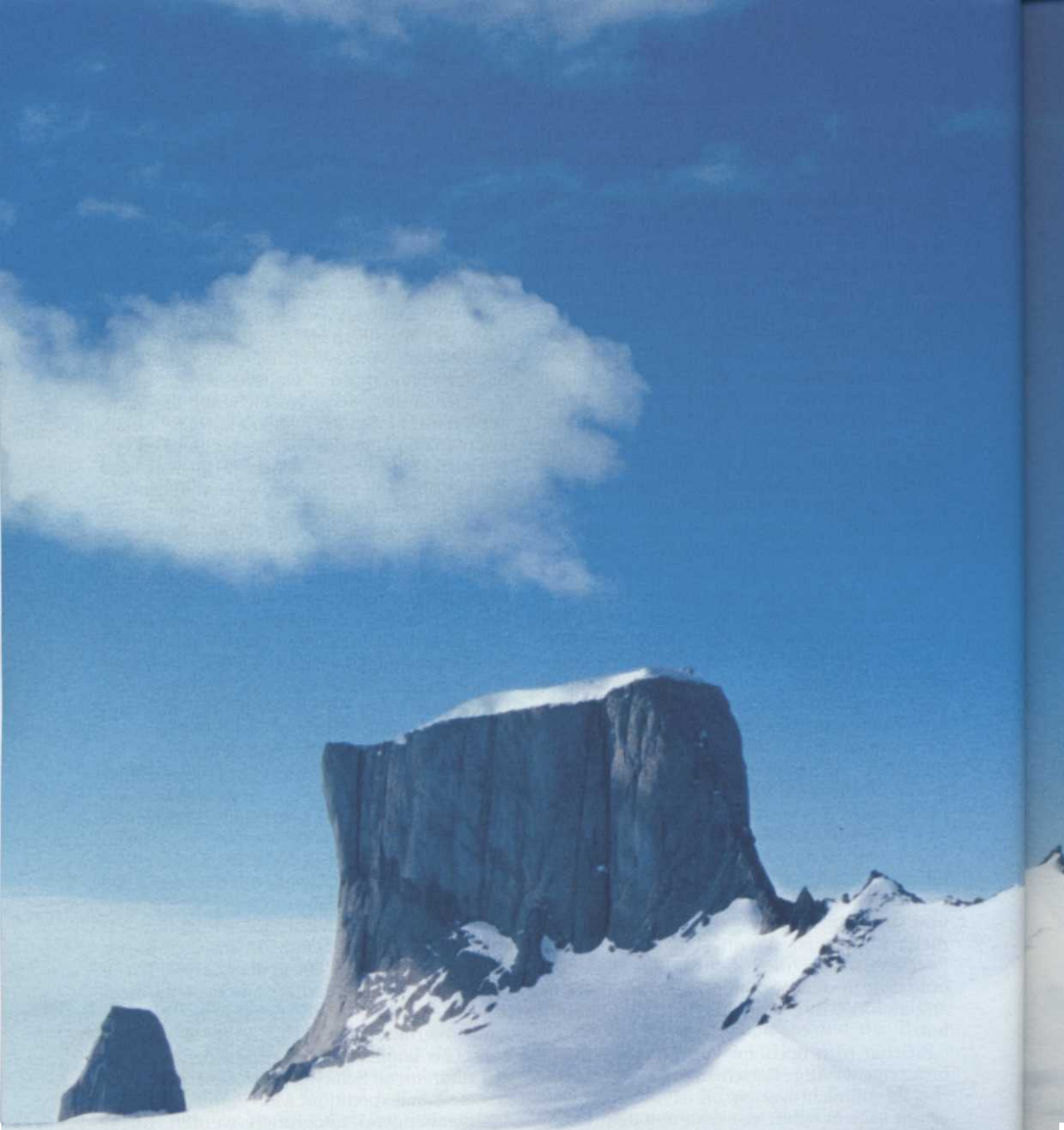
Ritscher trifft noch am Vormittag des 3. Februar eine wichtige Entscheidung in eigener Sache. Er will nicht warten, bis es soweit ist, daß er mit seinem Schiff vor dem aus dem Osten andrängenden Eis den Rückzug antreten muß. Zuvor will er sich selbst noch einen Uberblick über den östlichen Teil des Expeditions-Arbeitsgebietes verschaffen.

Deshalb startet er um 12.40 Uhr mit dem Flugboot „Boreas" zu einem Erkundungsflug. An Bord befinden sich außer ihm Flugkapitän Schirmacher, der Flugzeugmechaniker Kurt Loesner und der Flugfunker Erich Gruber. Nach einer Flugstunde und sieben Minuten kehrt „Boreas" zurück und wassert an der „Schwabenland".

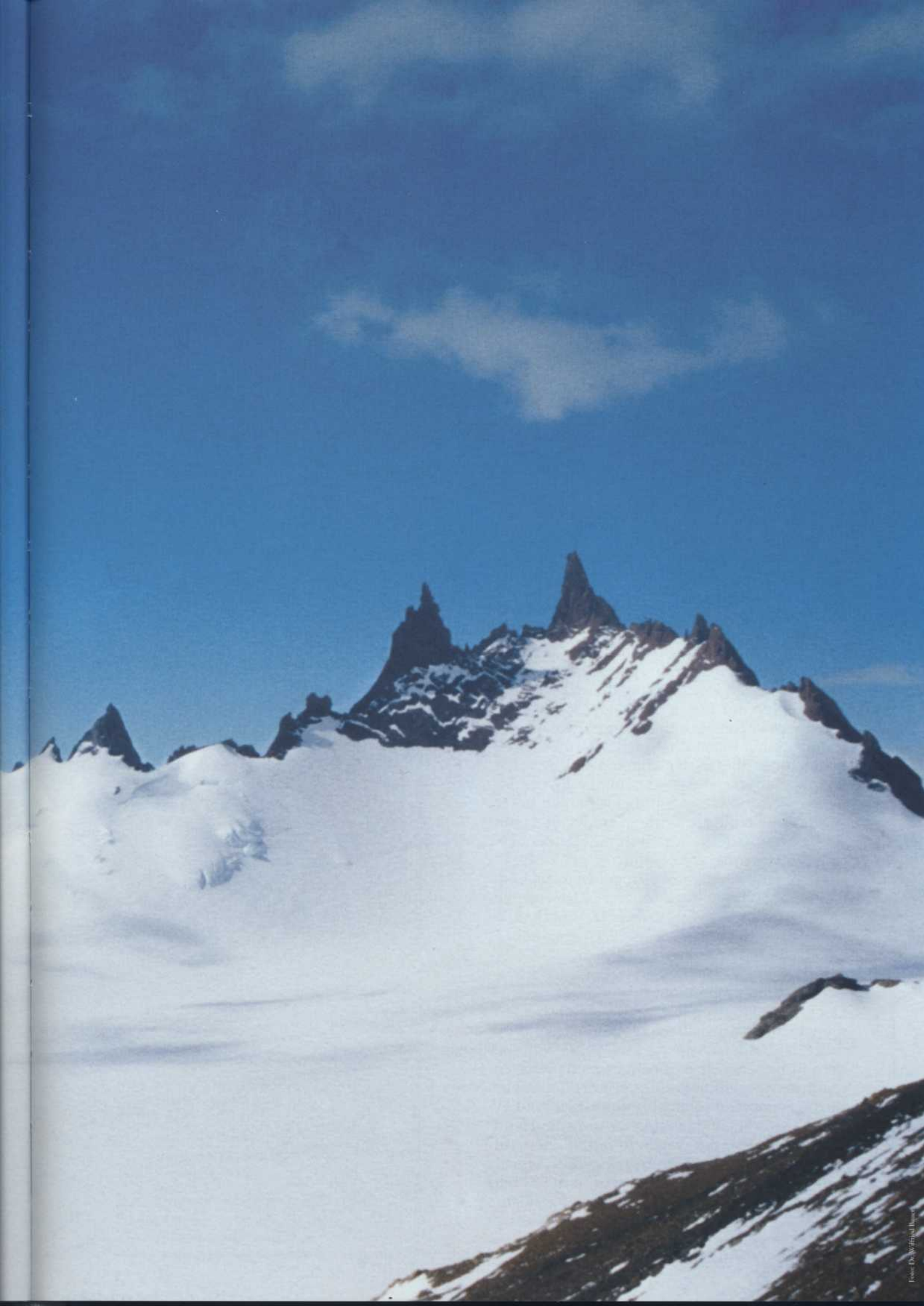
Ritscher entdeckt Seenplatte

Die persönlichen Aufzeichnungen Alfred Ritscher über diesen Flug, bei dem eisfreie Seen und ein eisfreier Geländestreifen entdeckt werden, besagen folgendes: „12.10 Uhr kreuzen Nordrand der Schelfeiszunge auf 15° 0; der braunrote Staub ist von oben kaum erkennbar; 12.20 Uhr aus 400 m Höhe an Backbord querab Wolkenbank, voraus an Backbord Ostmassiv in Sicht, an Steuerbord in weiter Ferne die ersten Anzeichen des nächst westlicheren; die Sichtweite beträgt danach fast 300 km. Die rötlich braunen Bergzüge des Ostmassivs gleichen von weitem vielfach dreiflächigen Prismen, wie Baukastensteine auf einem weißen Tischtuch, und sind ihrer Form nach geschlossener als die felsigen Erhebungen weiter westlich mit ihren nadelspitzen fingerartigen oder runden Säulen, Türmen und Türmchen; wenige selbständige Gletscher; in nach Osten offenen Tälern viel Schnee, Westseiten vielfach ganz schneefrei, ebenso wie die höchsten Grate, Gipfel und Steilseiten; einige Gipfel bis 4.000 m hoch über Meereshöhe; 15.30 Uhr 3.700 m Flughöhe, Lufttemperatur etwa -30° C; unter uns auf dem Firneis eine Anzahl runder Teiche überfrorenen Schmelzwassers; bei weiterer Annäherung an Ostmassiv taucht an Steuerbord schneefreier Geländestreifen auf, zwischen dessen Buckeln anscheinend eisfreie Wasserflächen liegen; muß rückkehrend untersucht werden; vom Eistal zwischen 13° und 14° 0, aus 3.700 m Höhe, freier Uberblick nach Süden bis auf das über 4.000 m hohe kahle Inlandeis und nach Nordwesten über das Firneis des Borfeldes; Rückflug mit Kurs auf das Teichgelände; überfliegen dieses kreuz und quer in 50-100 m über Grund; Teiche bis auf Grund durchsichtig, anscheinend mehrere Meter tief ohne Eisbildung, obwohl Außenthermometer -5° C zeigt, eingebettet zwischen knollenartigen, rundlichen Kuppen aus rotbraunem Schichtgestein; Stützpunkt für spätere Landexpedition? Muß morgen noch zusammenhängend fotografiert werden; Rückflug dicht über das Borfeld und die Schelfeiszunge; Firneis netzartig mit vielen 1-2 m tiefen Rinnen durchzogen, die zum Teil Schmelzwasser führen. "[19]

Am Abend findet unter Leitung des Expeditionsleiters die Besprechung über die Tagesereignisse und die Ergebnisse der Flüge statt. Flugkapitän Mayr äußert sich ausführlich über die Schwierigkeiten, die am Flugboot „Passat" aufgetreten sind, und begründet den Ausfall für weitere Fernflüge; damit wird auch der Einsatz des Flugbootes „Boreas" eingeschränkt, da es als



Blick auf den westlichen Ausläufer des Mühlig-Hofmann-Gebirges



Hilfsleistungsflugzeug ausfällt. Die Konsequenz: Wie der „Passat" kann auch der „Boreas" nur noch für Küstenflüge eingesetzt werden.

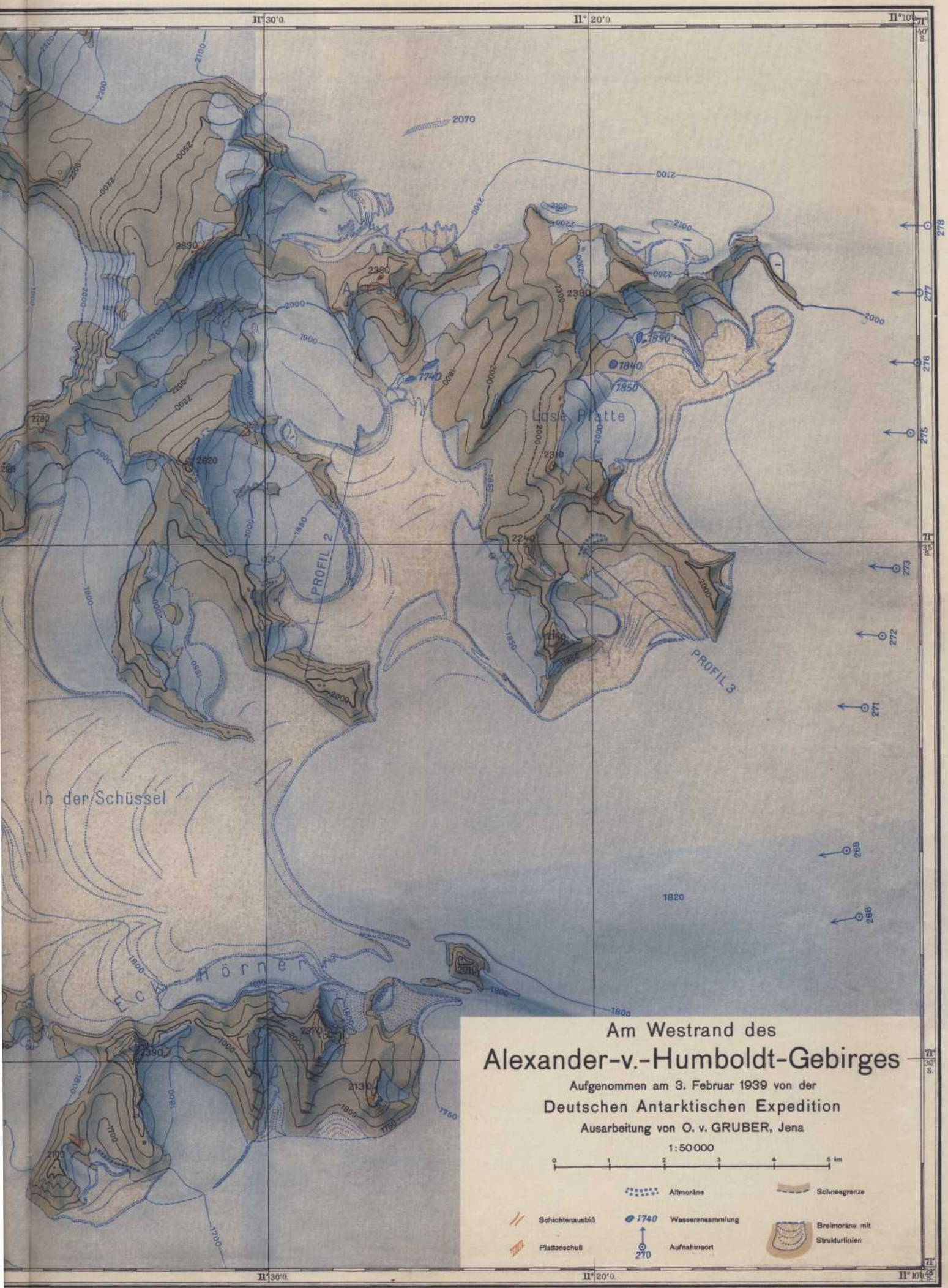
Trotz geringer Aussicht auf besseres Flugwetter wird ein Start des „Boreas" für den nächsten Morgen angesetzt, um das Teichgelände zusammenhängend zu fotografieren.

Die Nacht vom 3. zum 4. Februar bringt eine weitere Wetterverschlechterung, die aber langsamer als erwartet fortschreitet. Gegen 6 Uhr erreichen von Südosten heranziehende Schneeschauer das Schiff. Da auch das Packeis aus dem Osten näher kommt, läßt Ritscher Fahrt nach Westen aufnehmen, um aus dem Niederschlagsgebiet herauszukommen und eine Möglichkeit für den Abschuß des Flugbootes „Boreas" zu finden. Ritscher will das Teichgelände, das etwa 150 Kilometer von der „Schwabenland" entfernt liegt, fotografieren lassen.

„Boreas" wird um 9.55 Uhr von „Schwabenland" abgeschossen. An Bord befinden sich Flugkapitän Schirmacher, der Flugzeugmechaniker Loesener, der Flugfunker Gruber, die beiden Luftbildner Bundermann und Sauter und als Gast Dr. Regula, der 1. Meteorologe.

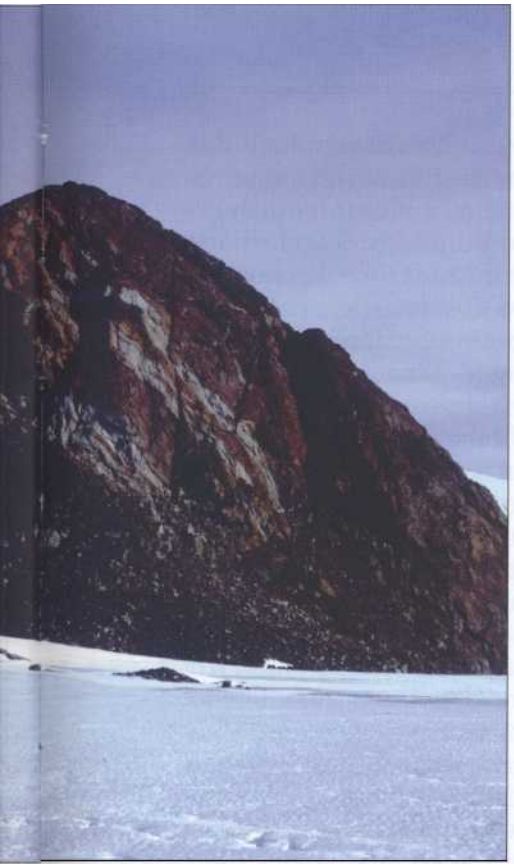
Die Reihenbildkammern bleiben zurück, um das Flugzeug zu entlasten. Zum ersten Mal fliegen zwei Luftbildner mit, ein Zeichen dafür, daß der Expeditionsleiter auf Aufnahmen von der Boreasischen Seenplatte, wie sie später genannt wird, sehr großen Wert legt. Die Aufnahmen bei diesem Flug werden nur mit der Siemens-Handkamera und mit einer Kino-Buntfilmkamera gemacht.

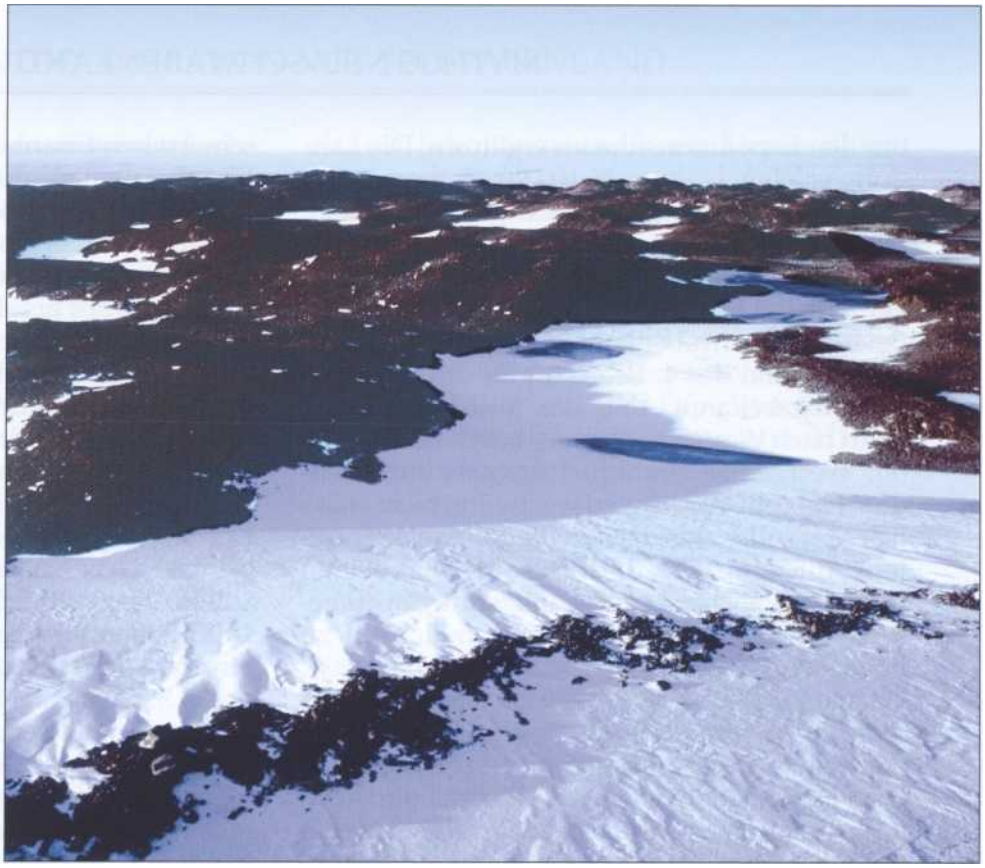
Flugkapitän Richardheinrich Schirmacher berichtet über diesen wichtigen Fotoflug: „Der Flug war angesetzt worden, um die Eisverhältnisse im N und 0 der Schiffsposition zu untersuchen sowie die am Vortage entdeckte boreasische Seenplatte fotografisch zu erfassen. Mit Kurs 359° wurde vom Schiffsort bis 10.45 gesteuert, wobei in dem überflogenen Gebiet keine größeren Treibeismassen gesichtet wurden. 11.05 wurde Kurs 180° gesteuert, von dem jedoch 11.38 wegen Wetterverschlechterung abgegangen werden mußte. 12.05 wurde die NW-Ecke des Treibeises erreicht, wobei niedrige Bewölkung nur eine Flughöhe von 300 m zuließ. Der weitere Flugweg folgte der äußeren Treibeisgrenze, die in etwa 20 sm breitem Abstand parallel zu Schelfeisküste lag. Das Wetter war über dem Kontinent selbst günstiger, so daß der Fotoauftrag ausgeführt werden konnte. 13.30 wurde die Seenplatte erreicht und bis 13.47 mit W- und N-Kurs abgeflogen. 14.06 wurde der Heimflug angetreten, der wegen fotografischer Aufnahmen in niedriger Höhe durchgeführt wurde. Auf Wunsch des Fotografen wurde die Schelf - eisküste sowie das Treibeis niedrig abgeflogen,



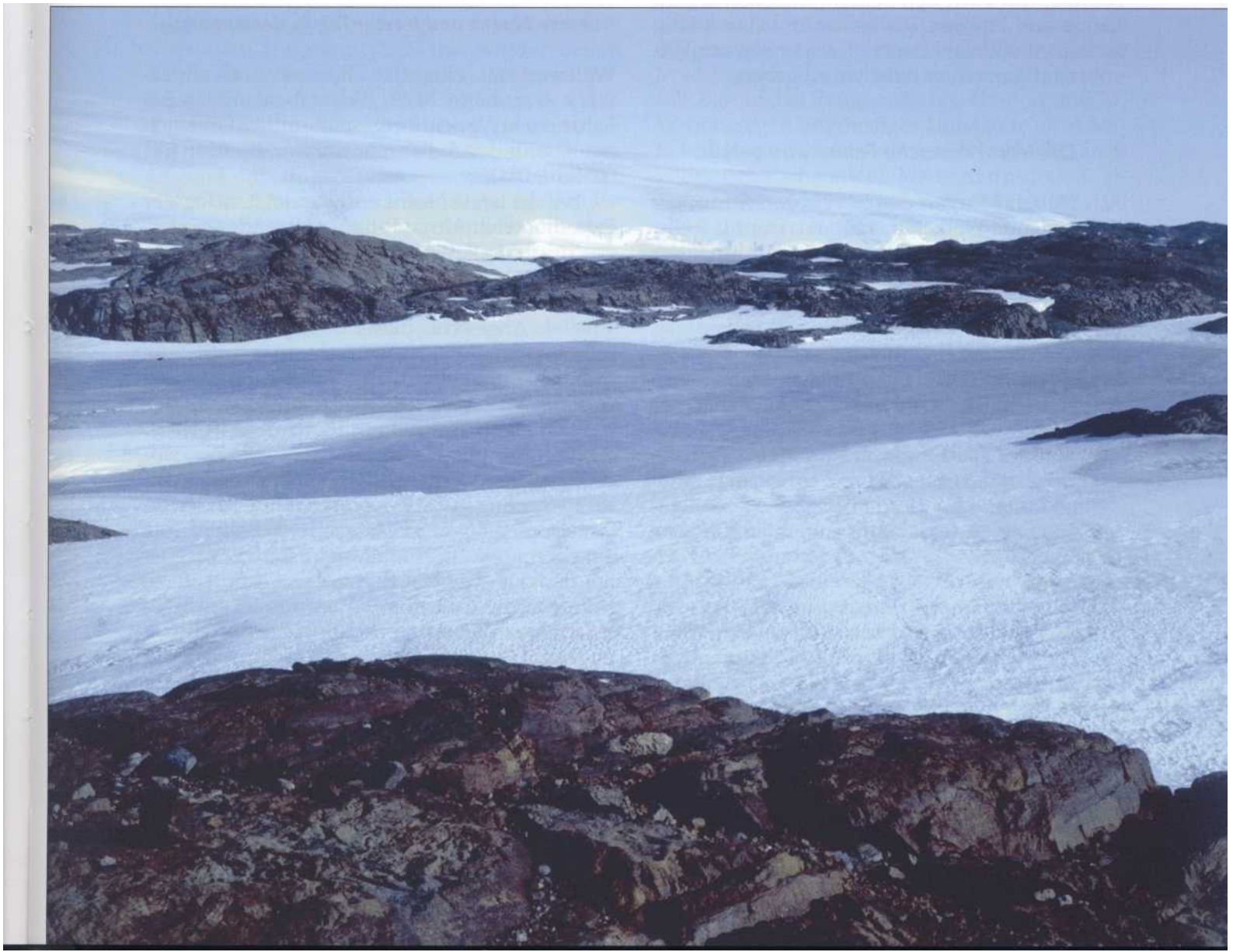
Am Westrand des
Alexander-v.-Humboldt-Gebirges
Aufgenommen am 3. Februar 1939 von der
Deutschen Antarktischen Expedition
Ausarbeitung von O. v. GRUBER, Jena
1:50000
0 1 2 3 4 5 km
Altmoräne
Schneegrenze
Schichtenausbiß
1740 Wasseransammlung
Breimoräne mit Strukturlinien
Plattenschuß
270 Aufnahmeort
Lose Platte
PROFIL 2
PROFIL 3
In der Schüssel
Ecke Hörner
11° 30'0.
11° 20'0.
11° 10'0.
71° 40' S.
71° 35' S.
71° 30' S.
71° 28' S.

Diese Aufnahmen des Fotografen und Filmregisseurs Franz Lazi zeigen die Vielfalt der antarktischen Landschaft im Gebiet der Schirmacheroase: ein zerklüftetes Schneefeld (oben links), eine eisfreie Bergkuppe (oben Mitte), erdfar-





bene Hügel (oben rechts), den Rand einer Gletscherzunge (unten links) und einen weiten Blick auf die Oase — hier sind im Hintergrund die blauen Seen zu erkennen (unten rechts).



um den Expeditionsfilm zu ergänzen. Die Landung erfolgte [...] um 15.10 Uhr. "[20]

Eine am gleichen Tag durchgeführte Bootsfahrt an das in dieser Gegend lockere Packeis galt Eisuntersuchungen. Außer dem Geophysiker beteiligten sich daran der 2. und der 3. Offizier der „Schwabenland".

Am Abend des 4. Februar gibt der Expeditionsleiter bekannt, daß die „Schwabenland" Fahrt nach Westen aufnimmt, um die Eislage an der Westgrenze des Arbeitsgebiets zu erkunden. Falls ein Vordringen westwärts nicht möglich sein sollte, würde man die Rückreise antreten. Auf dem Weg dorthin sollen die beiden Flugzeuge noch einmal zu Küstenflügen eingesetzt werden, und es soll die Möglichkeit zu Bootsexkursionen bestehen.

Am gleichen Abend erklärt Expeditionsleiter Ritscher in einer besonderen Besprechung mit den beiden Flugkapitänen und den Besatzungen der Flugboote „Boreas" und „Passat" die ihnen gestellte Aufgaben als beendet. Er verbindet damit den Dank für ihre hervorragenden Leistungen. Geplant sei nur noch die Durchführung eines Erkundungsfluges am nächsten Tag, dem 5. Februar, um auch den beiden Wissenschaftlern Lange und Paulsen, die bisher an keinem Flug hatten teilnehmen können, Gelegenheit zur Vervollständigung ihrer Arbeiten zu geben.

Die letzte deutsche Fahne wird gehißt

Am frühen Morgen des 5. Februar verdecken tiefhängende Wolken das Inland. Der für 9 Uhr beabsichtige Sonderflug zur Erkundung der Küste und der Packeislage muß zunächst auf 11.30 Uhr und dann um weitere zehn Minuten verschoben werden.

Um 11.40 Uhr wird „Boreas" mit der „Passat"-Besatzung an Bord abgeschossen. Neben dem Flugkapitän Mayr, dem Flugzeugmechaniker Preuschoff und dem Flugfunker Ruhnke befinden sich der Ozeanograph Karl-Heinz Paulsen und der 2. Meteorologe Heinz Lange an Bord.

Flugkapitän Mayr berichtet über diesen letzten Flug des „Boreas" unter anderem: „Das Ziel des Fluges war, im W oder 0 der großen Schelfeiszunge auf 0° Länge einen günstigen Außenlandeplatz zu finden und dem Ozeanographen eine Arbeitsmöglichkeit am Schelfrande zu verschaffen. [...] Um 13.37 landeten wir zwischen Schelf und Packeis. An der Anlegestelle, die wir fanden, ragte das Schelf etwa 1,70 m aus dem Meeresspiegel heraus. Ein Anlegen war nur möglich, weil z. Z. des Manövers ablandiger Wind herrschte. Wir legten das Flugboot wieder mit dem bewährten Preuschoffschen Eisanker fest. Das Einrammen des Eisankers wurde durch die glasharte und spröde Beschaffenheit des Eises außerordentlich erschwert. Da das Eis von unserem Standort aus gleichmäßig hügelförmig zur Höhe des normalen Schelfeises bis etwa 25 m anstieg, nahm ich an, daß auch diese Stelle über Land sei, und hißte die deutsche Flagge. Eine astronomische Standortbestimmung war wegen der Wolken nicht möglich. In der Nähe unserer Anlegestelle in unzugänglichem Gelände lagen riesige Robben- und Pinguinenschwärme. Zwei lebende Kaiserpinguine konnten wir wieder an Bord bringen. Der Ozeanograph Paulsen verlor beim Übersteigen aufs Schelf seinen Handkoffer. Um 15.35 ließen wir die Motoren an und starteten um 15.46 zum Rückflug. Um 16.45 landeten wir bei M.S. ‚Schwabenland`."[21]

Einer der Kaiserpinguine, die von der „Boreas"-Besatzung mitgebracht worden war, gab dem Biologen Rätsel auf; er konnte ihn aufgrund seines Aussehens nicht in eine der bekannten Arten eingruppieren. Erst später stellte sich heraus, daß er in der Mauser war.

Letzte Nacht und letzter Tag in der Antarktis

Während das Flugboot „Boreas" noch unterwegs war, hatte M/S „Schwabenland" seine Fahrt nach Westen fortgesetzt und befand sich am Abend des 5. Februar auf der Position 69° 00' Süd, 0° 00'.

Über die letzte Nacht und den letzten Tag der Expedition hat Alfred Ritscher folgendes niedergeschrieben: „Am Abend lag das Schiff [...] dicht an der Packeisgrenze, die sich von dort in nordwestlicher Richtung bis an den Horizont erstreckte. Angesichts dieser Eislage und der fortschreitenden Wetterverschlechterung entfiel die Möglichkeit, in absehbarer Zeit die Erkundung über $11^{1}/_{2}$' W westwärts auszudehnen. Denn für das Schiff war ein weiteres Vordringen in dieser Richtung ausgeschlossen, und das voll verwendbare Flugzeug hätte einen 1.000 km weiten An- und Rückflug gehabt, wenn es, ohne in das Inland vorzustoßen, nur längs der Schelfeisküste geflogen wäre. Im Notfalle wäre ihm dort weder auf dem Flugwege noch mit dem Schiff Hilfe zu bringen gewesen. Ein Warten auf etwaiges Zurückweichen des Packeises nach Westen war in dieser Jahreszeit auch nach Ansicht des Eislotsen aussichtslos, und für eine Wetterbesserung in der nächsten Zeit sah der Meteorologe keine Anzeichen. Ich erklärte deshalb am Abend dieses Tages die Ausreise der Expedition für beendet und setzte die Rückreise auf 12 Uhr mittags des 6. Februar fest. Der Vormittag sollte noch zu einer

Bootsexkursion an das Packeis ausgenutzt werden, um Eis- und Deklinationsmessungen vorzunehmen sowie Filmstudien zu machen und Jagd auf Robben und Pinguine auszuüben. Der Standort 69° 00' Süd, 0° 00' sollte Ausgangspunkt des ozeanographisch-biologisch-meteorologischen Schnitts längs dem Nullmeridian sein, wie ihn das Expeditionsprogramm vorsah.

An die Erklärung der Ausreisebeendigung schloß sich eine kleine Feier in den einzelnen Messen und Gemeinschaftsräumen an. Von einer regelrechten Gemeinschaftsfeier wurde in Anbetracht der für den frühen Morgen des nächsten Tages angesetzten Bootsexkursion an das Eis abgesehen. An den Beauftragten für den Vierjahresplan ging die vierte Wochenmeldung diesmal mit dem Gesamtergebnis der Expeditionstätigkeit ab. Gleichzeitig wurde die Genehmigung zu einem Abstecher nach Südgeorgien erbeten, der der weiteren Bereicherung der wissenschaftlichen Ergebnisse und Eiserfahrungen im Hinblick auf später noch folgende Unternehmungen dienen sollte. "[22]

Am nächsten Morgen, dem 6. Februar, werden um 5 Uhr drei Boote, die beiden Motorboote und das Arbeitsboot, ausgesetzt. Wissenschaftler, Teile der Flugzeug- und der Schiffsbesatzungen, insgesamt 25 Mann, werden bis an die Packeisgrenze gebracht. Das Wetter ist trübe, der Himmel bedeckt. Die im Laufe des Vormittags zunehmende Norddünung zeigt herannahenden Sturm an. Das Packeis ist in dieser Gegend mit einigen Tafeleisbergen durchsetzt.

Vor der Dünung und Brandung finden die Boote wohl einigen Schutz in der Eisbucht, aber die vertikale Eisbewegung ist auch dort noch erheblich und erschwert die Landung.

Wie notwendig Otto Krauls Mahnung zur Vorsicht auf dem Eis war, zeigt sich, als beim Betreten der Eisschollen der Messesteward Rudolf Burghard beim Springen von einer Eisscholle auf eine andere zwischen diese fällt und zu versinken droht. Nur die Tatsache, daß er angeseilt ist und daher von seinen Kameraden rasch wieder aufs Trockene gezogen werden kann, rettet ihm das Leben. Das kurze Wasserbad hätte trotzdem zur Bildung leichter Frostschäden genügt, und er wird für einige Tage in ärztliche Behandlung gebracht.

Einige Filmaufnahmen werden gedreht, vier Robben geschossen und vier Adeliepinguine eingebracht. Der Geophysiker nimmt für später an Bord anzustellende Untersuchungen Eisstücke mit.

Um 12 Uhr sind alle Boote zurück an Bord und wieder eingesetzt. Der Biologe und der Ozeanograph mit ihren Helfern waren an Bord geblieben, um mit den Stationsarbeiten des geplanten Schnitts zu beginnen. Dieses nimmt dann noch mehr als die vorgegebene Zeit in Anspruch. Erst um 15.20 Uhr sind der Draht der Serienmaschine des Ozeanographen und das Fangnetz des Biologen eingehievt.

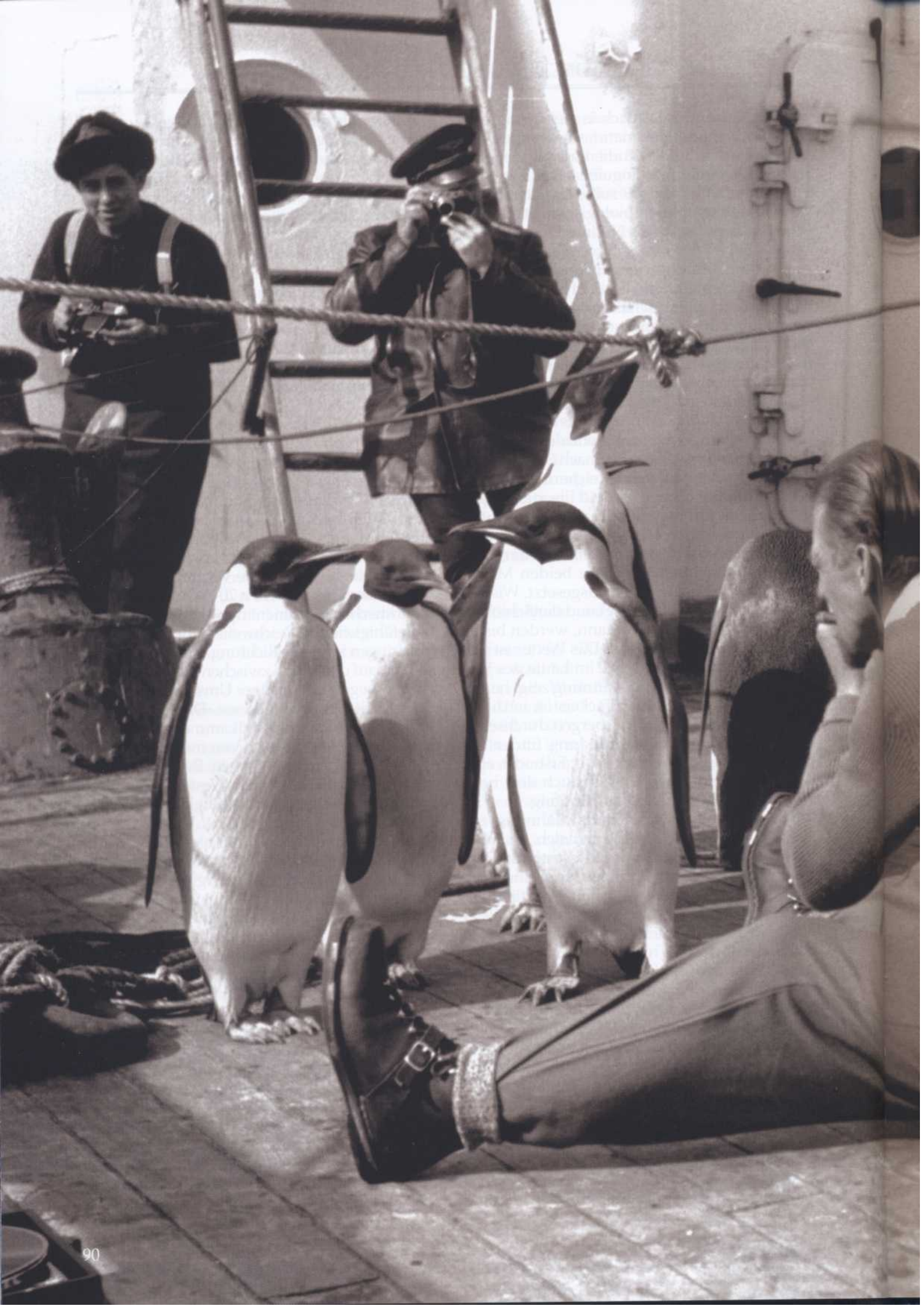
Dann erst laufen die Maschinen an, und drei lange Töne aus dem Heuler verhallen als letzter Abschiedsgruß der „Schwabenland", der Schiffsbesatzung und aller Expeditionsteilnehmer in der unendlichen Weite der Antarktis, die bei dicht bezogenem Himmel den Blicken entschwindet.

Neu-Schwabenland ist in Besitz genommen

Während M/S „Schwabenland" mit voller Kraft auf Heimatkurs gegangen ist, bereitet Alfred Ritscher eine abschließende Erklärung vor, die am nächsten Tag per Funk dem Beauftragten für den Vierjahresplan Hermann Göring übermittelt werden soll.

In seinen Erinnerungen resümiert der Expeditionsleiter: „Die Hauptaufgabe der Expedition, die luftfotogrammetrische Vermessung des Arbeitsabschnittes zwischen 20° W und 20° 0 des antarktischen Kontinents polwärts, soweit die Steigfähigkeit und Reichweite der Flugzeuge ein Vordringen in dieser Richtung erfolgten, war erfüllt bis auf den Raum zwischen 11 1/2' W und 20° W, der wegen ungünstiger Umstände nicht hatte bearbeitet werden können. Die 11.600 Lichtbilder der Reihenmeßbildkammern decken einen geschlossenen Raum von mehr als 350.000 qkm; darüber hinaus ist ein Randgebiet von mehr als 250.000 qkm nach Westen, Süden und Osten durch Augenbeobachtung zuverlässig erkundet worden, so daß die [. . .] Karte ein Gesamtgebiet von über 600.000 qkm Bodenfläche umschließt. Es hat den Namen ‚Neu-Schwabenland' erhalten. Längs aller Flugwege ist es mit den metallenen Abwurfpfeilen mit eingepreßtem Hakenkreuz abgesteckt worden, von denen die an den Umkehrpunkten der Flugzeuge abgeworfenen eine Reichsflagge trugen. [. ..]

Durch die Erkundung und Kartierung sowie die Abgrenzung und Besitznahmehandlungen in Neu-Schwabenland hat Deutschland völkerrechtlich den ersten Schritt zur Besitzergreifung dieses Gebietes getan. Schon jetzt darf festgestellt werden, daß das Reich durch die Tätigkeit der Expedition ein vollgültiges Mitbestimmungsrecht bei der bevorstehenden Aufteilung der Antarktis durch die interessierten Mächte erlangt hat. Auch für sein Recht auf Beteiligung am Walfang in den antarktischen Gewässern, der für unsere Fettversorgung äußerst wertvoll ist, wird die Expedition von größter Bedeutung sein."[23]



Zurück nach Hamburg via Kapstadt

Antarktisexpedition erfolgreich abgeschlossen

M/S „Schwabenland" befindet sich auf der Heimreise, die 65 Tage und Nächte dauern soll. Während des Aufenthalts des Schiffes vor der Schelfeisküste als schwimmender Flugzeugstützpunkt für die Flugboote „Boreas" und „Passat" standen fliegerisch-fotografische Aufgaben im Vordergrund. Auf [illegible] bis nach Kapstadt liegt die wese[illegible] gabe auf der wissenschaftlichen Untersuchung des See- und Luftraumes längs des Nullmeridians durch einen ozeanographisch-biologisch-meteorologischen Schnitt vom Schelfeis bis 35° Süd. Dazu werden auch die viertel- bis halbstündigen Echolotungen weiter durchgeführt. Dies hat der Expeditionsleiter Alfred Ritscher für die Strecke vom Schelfeis bis Kapstadt den Flugzeugbesatzungen übertragen, die im Gegensatz zu den Wissenschaftlern an Bord jetzt am wenigsten mit Arbeit belastet sind. Außer-

dem beabsichtigt der Expeditionsleiter von Bouvet aus einen Abstecher nach Südgeorgien, für den er die besondere Genehmigung von Hermann Göring über Funk eingeholt hat.

Die am 6. Februar begonnene Schlechtwetterperiode setzt sich auch in den folgenden Tagen fort. Zunehmender lebhafter Ostwind sowie Seegang und erhebliche nördliche Dünung begleiten M/S „Schwabenland".

Am 7. Februar setzt dichtes Schneetreiben ein und stört ganz erheblich die auf den Stationen begonnenen Arbeiten der Wissenschaftler. So muß der Ozeanograph wegen des zu hohen Seegangs und der Dünung, die den Draht der Serienmaschine zum Reißen zu bringen droht, bei 3.500 Metern erreichter Wassertiefe eilends seine Arbeiten abbrechen.

Bei der Wetterlage, die kaum Besserung erwarten läßt, stellt sich rasch heraus, daß es unzweckmäßig ist, Ozeanograph und Biologe zusammen auf der Luvseite des Vordecks arbeiten zu lassen; sie behindern sich dort mit ihren Drähten und Fanggerätschaften zwangsläufig, und dies kann neben dem Zeit- auch einen Geräteverlust bedeuten. Das Problem wird dadurch gelöst, daß die Wissenschaftler ihre Arbeiten nacheinander vornehmen, was allerdings Schichten von sechs bis acht Stunden erfordert.

Eisberge im Dunkel der Nacht

Am B. Februar kommt Sturm aus Richtung Norden auf, und auch die Dünung nimmt erheblich zu. Am späten Nachmittag trifft eine Funknachricht aus Berlin ein. Staatsrat Wohlthat antwortet Alfred Ritscher auf dessen telegraphischen Schlußbericht vom 5. Februar und wünscht den Expeditionsteilnehmern eine gute Heimreise nach Hamburg.

Am 9. Februar verhindert stürmisches Wetter weitere wissenschaftliche Arbeiten an Oberdeck von M/ S „Schwabenland". Im Dunkel der Nacht treiben nur schattenhaft erkennbare Eisberge unterschiedlicher Größe wie unheimliche Gespenster nahe dem Schiff vorbei. Der Gefahr von Zusammenstößen mit ihnen kann bei der durch Schnee- und Hagelböen noch verstärkten Sichtbehinderung nur dadurch entgangen werden, daß sich M/S „Schwabenland" mit gestoppten Maschinen mehrere Stunden lang treiben läßt. An die Wachsamkeit und das seemännische Können von Kapitän Alfred Kottas und seinen Offizieren auf der Kommandobrücke werden hohe Anforderungen gestellt. Mehrmals wird versucht, den Gefahren mit abgeschossenen Ortungskennzeichen und Scheinwerfern rechtzeitig auszuweichen.

Da der Himmel tags und nachts ganz bedeckt ist, ist eine genaue Ortsbestimmung nicht möglich. Behelfsmäßig muß sie nach Koppelung vorgenommen werden, die nach Schätzung zurückgelegte Triftstrecke wird dann von Zeit zu Zeit in mehrstündiger Fahrt wieder aufgeholt.

Am Nachmittag des folgenden Tages wird das amerikanische Walkochereischiff „Ulysses", das eine norwegische Besatzung an Bord hat, passiert. Die zu ihr gehörenden Fangboote tauchen bald darauf aus dem Nebel auf.

Nach einer vorübergehenden Wetterbesserung können am 12. Februar die wissenschaftlichen Arbeiten wieder aufgenommen werden, doch bereits am 14. Februar müssen sie wegen erneuter Wetterverschlechterung wiederholt abgebrochen werden. Sie enden mit dem Verlust eines Fangnetzes des Biologen mit 100 Metern Draht. Der Ozeanograph kann gerade noch eine Grundprobe aus 4.200 Metern Tiefe heraufholen, beim nächsten Versuch reißt auch bei ihm der Draht, und die Probe bleibt mitsamt dem einzigen Greifer auf dem Meeresgrund zurück.

Windstärke 11— Gefahr für die Flugzeuge

Das Wetter bleibt weiterhin schlecht. Am nächsten Tag treibt dicht am Schiff ein toter Finnwal vorbei, ein Festmahl für Scharen von Vögeln. Aus allen Richtungen kommen sie angeflogen, schwarze Stinker, Raubmöwen, Kaptauben und andere; sie hocken dicht an dicht auf der aus dem Wasser ragenden Körperfläche des Wals oder umfliegen ihn mit lauten Gekreische, ein fürchterliches Geräusch, das manchen an Deck lockt.

Während der letzten Tage hatte der Wind eine Stärke von 6 bis 8, nimmt dann aber auf 10 zu. Eisberge und Growler geben dem Schiff ein unerwünschtes Geleit.

Am 15. Februar wächst der Wind zur Sturmstärke 11 an, und in der Nacht zum 16. Februar reißt eine besonders hohe See die beiden Podeste zur Bedienung des Schleppsegels am Heck mitsamt ihren Geländern fort.

Den beiden Flugbooten an Bord der „Schwabenland" droht Gefahr. Obwohl das Schiff schon am Vortag bei Windstärke 10 schwer rollte und stampfte, standen die Flugzeuge auf ihren Plätzen, von überkommenden Seen gänzlich ungefährdet. Die anhaltenden Erschütterungen des Schiffskörpers versetzen jedoch ihre Trag-, Leit- und Steuerflächen in dauernde Vibrationen, die befürchten lassen, daß Scharniere, Nieten, Führungen der Steuerzüge und

ähnliches ausschlagen könnten, was einen Katapultstart ohne gründliche Überholung unmöglich machen würde. Doch die gefürchtete Beschädigung der Flugboote tritt nicht ein, sie überstehen den Sturm, der dem Schiff und seiner Mannschaft, den Flugbootbesatzungen und Wissenschaftlern stark zusetzt.

Gut überstehen die Pinguine die stürmische Seefahrt. Bei den Sonderflügen und Bootsexkursionen war es gelungen, insgesamt acht Kaiserpinguine und sieben Adeliepinguine zu fangen und an Bord zu nehmen; sie fühlen sich in dem Pferch, der ihnen im Auftrag von Kapitän Kottas von den beiden Zimmerleuten gebaut wurde, sehr wohl und tummeln sich oft in dem eigens für sie angelegten Schwimmbad. Jetzt bei der stürmischen Heimreise stehen sie im Windschutz einer Persenning oft dichtgedrängt, Kopf an Kopf, im Kreis. Sie ähneln einer Gruppe trauriger Ratsherren in dunklen Regenmänteln bei der Beratung lebenswichtiger Maßnahmen. Wie erfahrene Seefahrer passen sie sich den Bewegungen des Schiffes an, sich bald nach der einen, bald nach der anderen Seite wiegend.

Sie können nicht ahnen, daß ihnen in den nächsten Tagen der „Brotkorb" höher gehängt werden muß. Die durch das anhaltend schlechte Wetter sich ständig hinauszögernde Reisedauer hat die Futtervorräte an gesalzenen Heringen so stark zusammenschrumpfen lassen, daß der Biologe Barkley, nebenbei Pflege- und Futtermeister für die Tiere, jeden Tag tiefer in die Heringstonne greifen muß, um die Freßlust der Pinguine zu befriedigen. Eine Überprüfung des Heringsrestbestands ergibt schließlich, daß nur noch fünf Heringe täglich für elf Pinguine vorhanden sind. Um sie einigermaßen satt und fit zu halten, muß jetzt verstärkt zu Ersatzfuttermitteln gegriffen werden. Erst im nächsten Hafen, den das Schiff anlaufen wird, wahrscheinlich Kapstadt, können Frischfische eingekauft werden.

Das seit Tagen bestehende unfreundliche stürmische Wetter zehrt an den Nerven der meisten Fahrtteilnehmer, die sich oft nicht mehr an Oberdeck wagen. In den achtstündigen dunklen Nächten finden viele keinen Schlaf. Auch befindet sich das Schiff noch immer in akuter Gefahr. Immer wieder tauchen in Schiffsnähe Eisberge größerer und mittlerer Abmessungen auf, die die Schiffsleitung dazu zwingen, die Fahrt bis zum Tagesgrauen zu stoppen.

Der Rückreiseplan der „Schwabenland" ist derart durcheinander geraten, daß von der erteilten Genehmigung, einen Abstecher nach Südgeorgien zu machen, abgesehen werden muß, was Alfred Ritscher besonders bedauert. In jedem Fall möchte der Expeditionsleiter zur Vervollständigung der Küstenerkennung und für das Ausloten der Bank westlich von Bouvet die Insel umfahren, da es auf der Anreise hierzu keine Gelegenheit gegeben hatte.

Droht eine „Expeditionspsychose'?

Auf Geheiß von Alfred Ritscher nimmt der Schiffsführer, Kapitän Kottas, Kurs auf Bouvet. Zwischen Nebel- und Schneeböen gelingt es jedoch nur, bis auf etwa zwei Seemeilen an die Nordküste der Insel heranzukommen. Ihr oberer Teil von 100 bis 200 Meter Höhe und auch die gesamte Ostküste liegen in dichtem Dunst. Ritscher läßt deshalb von der Nordosthuk von Bouvet die 300 Seemeilen westlich von ihr gelegene Bank ansteuern.

Zwölf Tage lang hält das schwere Wetter bereits an. Es macht den Aufenthalt an Bord ungemütlich, beinahe unerträglich. Vor allem für die schiffsungewohnten Wissenschaftler ist es eine Höllenfahrt. Bei allen Mahlzeiten wirbeln Tische, Stühle, Tassen, Teller und Gläser durcheinander. In den Kabinen fallen die See- und Landkarten, Tintenfässer, Bücher, Zeitschriften, Papiere und Aufzeichnungen herab. Schubladen rutschen Tag und Nacht aus den Kommoden und verteilen ihren Inhalt, Wäsche und andere Habseligkeiten, auf dem Fußboden, Wasserflaschen hüpfen aus den Regalen und zerknallen am Boden, Waschbecken schwappen über und gießen ihren Inhalt in die zum Gebrauch für den nächsten Morgen bereitgestellten Seestiefel. Im Zwischendeck führt ein in den Kabinen hin und wieder für einen Augenblick zur Lüftung geöffnetes Bullauge zu Uberschwemmungen.

Der ursprünglich geplante Abstecher nach Südgeorgien hätte Abwechslung und Erholung bedeutet, doch auch so rückt die Ankunft in Kapstadt in immer weitere Ferne.

Kein Wunder, daß die Stimmung an Bord auf dem Nullpunkt angelangt ist. Da die Hauptaufgaben größtenteils gelöst sind, stellt sich eine gewisse körperliche und seelische Anspannung bei dem einen oder anderen ein, die sich in leichter Reizbarkeit äußert. Die Gefahr wächst, daß bereits kleinere Anlässe zum Streit führen, der je nach Temperament ausgetragen wird. Nicht alle Menschen verfügen über ein großes Maß an Selbstbeherrschung. Diese dem Gemeinschaftsleben auf einem Schiff abträgliche Entwicklung kann zu einer gefährlichen Spannung, zu einer Art „Expeditionspsychose" führen.

Der Expeditionsleiter Alfred Ritscher, der als fast 60jähriger über jede Menge Lebenserfah-

rung verfügt, hat auch für diese Situation eine Lösung parat: Er animiert den Geophysiker Gburek zu humorvollen Veranstaltungen. Gburek findet für seine Gemeinschaftsabende an Bord des M/S „Schwabenland" auch bereitwillige Mitglieder sowohl in der Besatzung und bei den Wissenschaftlern als auch unter dem Flugpersonal. Er gründet einen „Gesangsverein", der bis zum Ende der Reise Bestand hat, und eine Theaterspielgruppe, außerdem aktiviert er die Bordkapelle. Heitere Vortragsabende, Musikabende der Bordkapelle und die Theateraufführungen finden immer ein dankbares Publikum.

Zu einem Höhepunkt wird die Aufführung des Dramas „Der König von Salern". Bereits am Vormittag des Aufführungstages kündigt ein in Buntstift künstlerisch gestaltetes Plakat am schwarzen Brett die Vorführung an. Als die Darbietung der Theaterspielgruppe beginnt, ist der Gemeinschaftsraum auf der „Schwabenland" bis auf den letzten Platz besetzt. Zuvor hat die Bordkapelle das Publikum musikalisch eingestimmt.

Nach Ankündigung und Einführung durch den „Herrn Theaterdirektor" rollt das Drama ab. Es spielen: Preuschoff den König, Lange das umworbene Schäfermädchen, Hartmann den anfangs geschmeichelten und bedenklichen, nach Aufdeckung des Tatbestands zornerfüllten Brautvater und Gburek als Schmierendirektor den Vermittler zwischen den dreien. Die mit viel Humor und improvisierten lustigen Einfällen gewürzte Darstellung endet unter den Lachsalven der begeisterten Zuschauer - und selbstverständlich mit dem Mord bzw. Selbstmord der vier Mimen.

Diese Art der Freizeitgestaltung, die Unterhaltungsveranstaltungen, erweisen sich als die beste Medizin gegen die drohende „Expeditionspsychose".

Arbeit, Wind und Eisberge

Sowohl die Wissenschaftler als auch die Flugzeugbesatzungen haben in den folgenden Tagen mit der Erarbeitung ihrer Berichte vollauf zu tun.

Alfred Ritscher beabsichtigt, den „Vorläufigen Gesamtbericht" über den Expeditionsverlauf mit dem nächsten von Kapstadt gehenden Dampfer nach Deutschland zu schicken, ein Durchschlag soll sicherheitshalber von Pernambuco aus mit dem Transozeanflugzeug der Deutschen Lufthansa nach Berlin abgehen.

Ungeachtet dessen nehmen die Arbeiten der Wissenschaftler ihren Fortgang. Dr. Regula erprobt einen neuen Weg zur Windstärkenmessung dicht über der Wasseroberfläche, indem er einen Anemometer auf einen Rettungsring montiert und dieses Gerät an einer Leine vom Heck aus achteraus fiert. Der Anemometer ist mit einem Zählwerk an Bord gekoppelt.

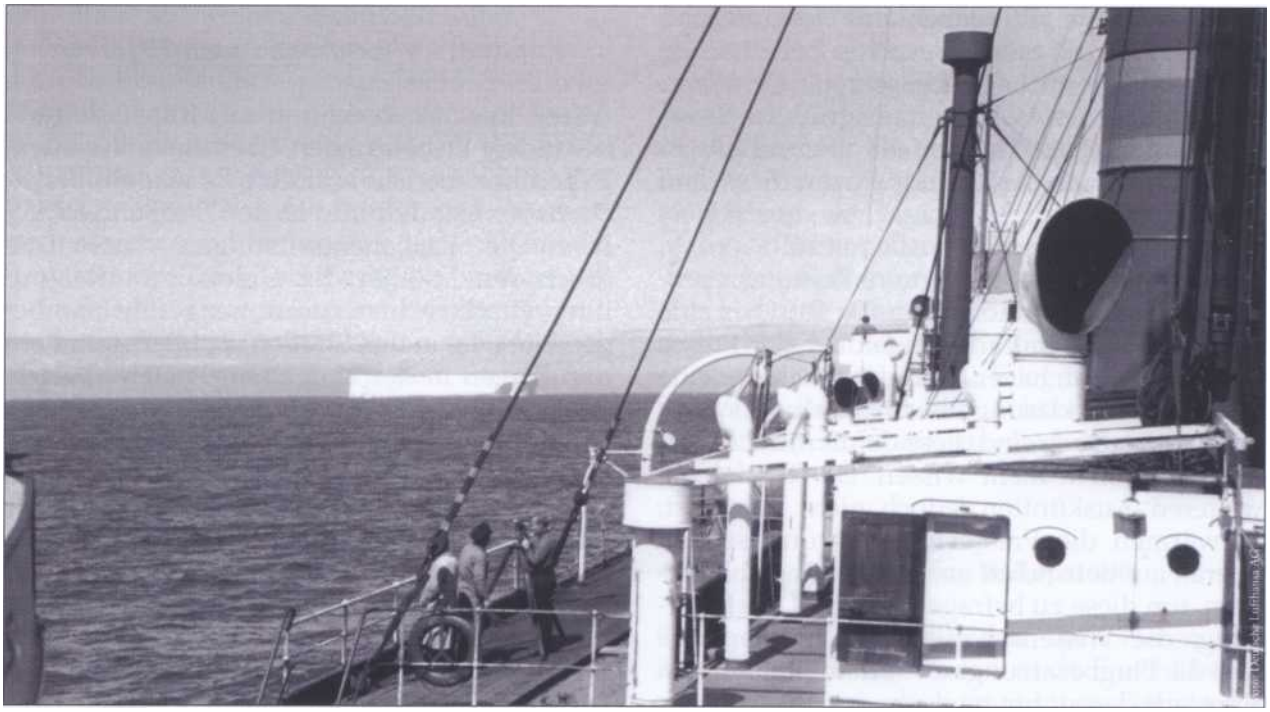
Die Fahrt des M/S „Schwabenland" verlangt nachts weiterhin erhöhte Vorsicht, insbesondere bei schlechter Sicht, wie etwa 100 Seemeilen westlich von Bouvet. Dort tauchen am *20.* Februar plötzlich acht Eisberge und Growler in unmittelbarer Nähe vom Schiff auf. Die Gefahr durch das Eis ist noch nicht vorbei.

Seit dem Passieren der Insel Bouvet hat es keine Möglichkeit zur astronomischen Ortsbestimmung mehr gegeben. Am *21.* Februar klart das Wetter auf. Am *22.* Februar sind noch einige vereinzelte Growler am Horizont zu sehen, ein nicht weit vom Schiff vorübertreibender Growler zeigt schon starke Verfallserscheinungen, er ist der letzte seiner Art, der der „Schwabenland" begegnet.

Obwohl sich die Fahrt des Schiffes in den letzten zwei Wochen wetterbedingt verzögert hatte, hoffen Ritscher und Kottas den spätesten Ankunftstermin in Kapstadt, den 6. März, einhalten zu können, wenn nicht noch Unvorhergesehenes eintritt. Die Einhaltung des Ankunftstermins ist deshalb wichtig, weil man beabsichtigt, die Kurierpost der „Schwabenland" mit dem am *24.* März von Pernambuco nach Bathurst startenden Flugzeug der Deutschen Lufthansa mitzugeben.

Doch das Wetter spielt nicht mit. Mehr als drei volle Tage, bis zum *28.* Februar, wird das Schiff von heftigem Sturm, Schnee und Regen begleitet. Die Unbilden des Wetters werden noch schlimmer, als die „Rauhen Vierziger" erreicht werden, die in wahrer Gewalt, Wind, Dünung und Seegang aus Westen quer zum Kurs das Schiff wie toll hin und her werfen. Es ist, als ob der Wind- und Meeresgott den der „Schwabenland" zugedachten Gesamtanteil an schlechtem Wetter nur für diesen Teil der Reise aufgespart hätte.

Als sich das Wetter endlich beruhigt, bietet sich eine neue Möglichkeit der Freizeitgestaltung: der schon in den Segelschiffszeiten beliebte Fang von Albatrossen, eine willkommene Abwechslung im Bordleben. Diese prächtigen Vögel umsegeln das Schiff in ihrem bewundernswert eleganten Flug, doch werden sie, sobald die „Albatros-Falle" in die See geworfen ist, leicht das Opfer ihrer Freßgier. Diese Falle besteht aus einem rhombusförmigen Blech mit ausgesparter Mitte und speckbekleideten Seiten. Der Albatros hackt sich mit seinem stark abwärts gekrümmten Schnabelober-



Auf der Fahrt Richtung Kapstadt werden zwischen dem 20. und 22. Februar 1939 die letzten Eisberge und Growler gesichtet.

teil in dem ausgesparten Mittelstück fest und kann mühelos und unverletzt an Bord gezogen werden.

Einer der so gefangenen Vögel hat eine Spannweite von 2,87 Meter, ein noch größerer hat wohl schon schlechte Erfahrungen gemacht und läßt sich nicht zum Anbeißen verlocken. Im Verhältnis zur Flügelspannweite ist der Körper des Albatros sehr leicht, die größeren Knochen sind hohl, so daß man sie auf Segelschiffen oft zu Pfeifenmundstücken verarbeitet.

Am frühen Nachmittag des 28. Februar kommt noch einmal Sturm auf, doch schon am nächsten Tag setzt eine durchgreifende Wetterbesserung ein. Wind und Seegang nehmen ab, auch geht die Bewölkung zurück, um bald wärmerem und sonnigerem Wetter zu weichen.

Kapstadt begrüßt die „Schwabenland"

Der Kurs der „Schwabenland" führt über die Discovery-Bank, auf der das englische Forschungsschiff, dessen Namen sie trägt, als geringste Wassertiefe 670 Meter gefunden hatte. Die Lotmannschaft der „Schwabenland" ist stolz darauf, diese Messung noch um 220 Meter überbieten zu können, ganz plötzlich lotet sie nach Tiefen von 4.000 Metern 450 Meter als geringste Tiefe.

Für eventuell erforderlich werdende Eissprengungen hatte die „Schwabenland" einige Kilogramm Dynamit mit auf die Expeditionsreise genommen; 25 Kilogramm befinden sich noch an Bord. Da Alfred Ritscher befürchtet, das Schiff könnte in Kapstadt Schwierigkeiten mit den Hafenbehörden bekommen, wenn sich der Sprengstoff dann noch an Bord des Schiffes befindet, ordnet er dessen Versenkung an.

Mit jeder zurückgelegten Seemeile nähert sich das Schiff der südafrikanischen Küste. Das hebt die Stimmung an Bord, fast alle erwarten Post aus der Heimat, die sie in Kapstadt vorzufinden hoffen.

Im Morgengrauen des 2. März kommt die Bergkette der „Zwölf Apostel" in Sicht; sie reicht vom Westende des Tafelbergs südwärts bis ans Ende der Kapinsel. Beim Näherkommen werden der dem Tafelberg nordwestlich vorgelagerte Gipfel Lion's Head und der 1.082 Meter hohe, ausnahmsweise wolkenfreie Tafelberg sichtbar.

Wenig später tauchen die ersten Dampfer auf, die in den Hafen von Kapstadt einlaufen oder ihn verlassen. Dann kommt schon der Lotse an Bord, der das Schiff in den inneren Hafen manövriert. Durch Vermittlung des deutschen Konsuls in Kapstadt stellt die Hafenbehörde M/ S „Schwabenland" kostenlos einen Platz am Kai der Fahrgastschiffe, dicht neben dem kurz zuvor eingelaufenen deutschen Schnelldampfer „Pretoria" der Deutschen Afrika-Linien zur Verfügung. Dadurch lassen sich nach dem Festmachen die Hafenformalitäten viel leichter und schneller erledigen, als dies sonst der Fall gewesen wäre.

Kaum hat die „Schwabenland" festgemacht, melden sich die ersten Besucher bei Ritscher. Zunächst kommt Legationssekretär Dr. Wertz an Bord, der den Willkommensgruß des Deutschen Gesandten Dr. Leitner übermittelt; er übernimmt auch die Kurierpost, um diese dem deutschen Dampfer „Ryassa" zu übergeben, der noch am selben Tag auslaufen soll.

Danach melden sich mehrere Zeitungsreporter bei dem Expeditionsleiter. Da Ritscher eine gewisse Zurückhaltung gegenüber der Presse geboten scheint, hat er für die Journalisten eine kurze Presseerklärung über Woher und Wohin vorbereitet. Doch sind diese damit nicht zufrieden, sie wollen mehr wissen. Da Ritscher zu weiteren Auskünften jedoch nicht bereit ist, schwärmen die Presseleute aus und suchen überall auf dem Schiff nach Besatzungsmitgliedern, um diese zu befragen. Obwohl die Besatzung, die Wissenschaftler, die Flugkapitäne und die Flugbesatzungen vor dem Einlaufen in Kapstadt darauf hingewiesen wurden, Pressevertretern keine Auskünfte über die Expedition zu geben, halten einige von ihnen nicht dicht, wie Ritscher den am nächsten Morgen erscheinenden Zeitungen entnehmen kann.

Die Berichterstattung ist jedoch durchaus wohlwollend - bis auf eine Ausnahme. Die Zeitung *Cape Times* äußert den völlig unbegründeten und abwegigen Verdacht, die beiden auf der „Schwabenland" befindlichen Flugzeuge hätten nachts zu Spionagezwecken Kapstadt überflogen. Es werden sogar Zeugen angeführt, die die deutschen Flugzeuge mit Bestimmtheit erkannt haben wollen. Behördlicherseits wird allerdings von dieser offensichtlichen Falschmeldung keine Notiz genommen, und Ritscher sieht sich daher auch nicht zu einer Gegendarstellung veranlaßt.

Die „Schwabenland"-Besatzung ist nach dem Anlegen des Schiffes vom Dienst befreit. Sie geht sofort von Bord, um sich Kapstadt anzusehen, und der engere Kreis der Expeditionsmitglieder folgt den Einladungen zu Besichtigungen und Autofahrten durch die herrliche Umgebung und zu Besuchen bei den in der Stadt ansässigen Deutschen.

Die Meteorologen und der Geophysiker werden zum Besuch des englischen Observatoriums eingeladen, der sie gern folgen, andere fahren in den Badeort Muizenberg oder brechen nach dem Tafelberg auf.

Alfred Ritscher stattet zunächst dem deutschen Konsul und dem deutschen Gesandten Dr. Leitner einen Besuch ab. Dr. Leitner ist mit seinem Stab für die Dauer der gerade stattfindenden Parlamentswahlen der Südafrikanischen Union von Pretoria nach Kapstadt übergesiedelt.

Kapstadt - Wiedersehen nach 38 Jahren

Alfred Ritscher verknüpft mit Kapstadt ganz besondere Erinnerungen, über die er in seinem Expeditionsbericht schrieb: „Es war ein herrlicher sonniger Tag und in den Straßen viel Leben. Die Parlamentssitzungen hatten die führenden Männer der Union zum Teil mit ihren Familien hier zusammengeführt; so begegnete man in den Straßen und Parks und auf den Wegen in der Umgebung vielen Spaziergängern und -fahrern. Die Stadt weckte in mir Erinnerungen an die Zeit vor 38 Jahren, als ich als Matrose durch einen Zufall, den ich als einen glücklichen pries und noch heute preise, von dem deutschen Segelschiff ‚Peru' hier hatte abmustern können. Damals war gerade der Burenkrieg im Gange und das Hafengebiet wegen der herrschenden Pest gegen die Stadt abgeschlossen. Als Schiffsmann im Auslandshafen abmustern zu können, ist eine seltene Ausnahme, aber ich war in dieser glücklichen Lage und hatte einige Goldstücke in der Tasche, so daß ich zu Fuß, zu Wagen, zu Pferd und mit der Eisenbahn die Kap-Provinz durchstreifen konnte. Der Krieg gab ihr damals das Gepräge. In den Straßen wimmelte es von Soldaten; Konzentrationslager mit Gefangenen waren dicht vor der Stadt eingerichtet [...]. Als mein Geld vertan war - das ging schneller als ich mir vorgenommen hatte - lockte mich ein Plakatanschlag ‚Fifty Policemen wanted'. Kurz entschlossen meldete ich mich für diesen ‚Job' und half als Hilfs-Policeman die Stadt vier Wochen lang zu bewachen. In meinem Revier, einem Villenviertel am Lion's Head, war aber nichts los, deshalb musterte ich auf der zur Abfahrt nach Melbourne bereiten englischen Viermastbark ‚Grenada' an und kehrte so Kapstadt nach sechswöchigem Aufenthalt den Rücken."[24]

Das schrieb Ritscher in Erinnerung an seinen Kapstadt-Besuch 1901, als er noch Matrose auf einem Segelschiff war.

Über seinen Besuch mit M/ 5 „Schwabenland" im März 1939, an den er sich ebenso gern erinnert, schreibt er: „In der Zwischenzeit hat sich die Stadt erheblich ausgedehnt, und das burische Element scheint stark an Einfluß gewonnen zu haben. Schon in der Beschriftung der Anzeigetafeln zeigt sich das, die den Text erst in burischer und dann in englischer Sprache bringen. Auf freundliche Einladung der Agentur führte mich eine einstündige Autofahrt mit Kapitän Kottas und Dr. Herrmann längs dem Nordhang des Tafelberges nach dem von Cecil Rhodes angelegten Wildpark, wo Zebras, Steinböcke, zahlreiche Stelzvogelarten

und Pfaue auf weitem, baumbestandenem Gebiet volle Bewegungsfreiheit genießen, dann zu der prachtvollen Schöpfung des Cecil Rhodes Memorial, einer Ehrung für den Mann, dessen Wirken England den reichen Besitz der heutigen Südafrikanischen Union verdankt. Der Blick von der Höhe des Denkmals beherrscht nach Norden und Nordosten die weite Niederung, die die Tafel-Bucht umgibt, bis an die in kobaltblauer Ferne liegenden Höhenzüge hinan. Zurück gings vorbei an der paradiesisch zwischen herrlichen, gepflegten Steingärten eingebetteten Universität, zu deren Füßen sich die Stadt ausbreitet.[25]

Gastfreundschaft der deutschen Kolonie

Die nächste Einladung läßt nicht lange auf sich warten, sie kommt vom deutschen Gesandten. Alfred Ritscher rühmt die einmalige Gastfreundschaft der in Kapstadt ansässigen Deutschen. „Am Lunch im Hause des Deutschen Vereins, zu dem der deutsche Gesandte eingeladen hatte, nahmen außer einer Reihe von Expeditionsmitgliedern der neuernannte und gerade in Kapstadt eingetroffene Generalkonsul für Deutsch-Südwest-Afrika, Dr. Lierau, Professor Ogg vom Observatorium und etliche Herren der Deutschen Kolonie teil, und nachher hatte ich das Vergnügen, mit dem Leiter der Agentur, Herrn Spielhaus, auf seiner Farm 50 km östlich von Kapstadt einen schönen Nachmittag zu verleben; er fand seine Fortsetzung mit einer Cocktail-Stunde auf dem Mustergut eines schon Jahrzehnte in der Kapkolonie ansässigen Deutschen, des Herrn Wirth, das früher Cecil Rhodes' Privatbesitz gewesen war. Als besondere Seltenheit war dort, zwischen zwei Steinpfeilern aufgehängt, die letzte Glocke zu sehen, die in alter Zeit die Negersklaven zur Arbeit rief. Den Abend beschloß ein Besuch bei den Familien der Herren Spielhaus und Oberst a. D. Küppers. So wenig wie mir hatte es den übrigen Expeditionsteilnehmern an Zerstreuung gefehlt; schlecht war nur der Geophysiker weggekommen, der den ganzen Tag im Observatorium hinter seinen Rechnungen gesessen hatte. Einzelne Kameraden verlebten anregende Abendstunden auf dem monatlich einmal auf einem der deutschen Schnelldampfer, in diesem Falle der ‚Pretoria', stattfindenden deutschen Gesellschaftsabend. Diesmal wohnte ihm auch der Außenminister der Südafrikanischen Union, Mr. Pirow, bei."[26]

Am nächsten Morgen erhält Ritscher von Hermann Göring ein Telegramm mit folgendem Wortlaut: „Zu dem bedeutenden Erfolg, den Sie und Ihre Expedition mit der Erforschung eines großen Gebietes der Antarktis errungen haben, beglückwünsche ich Sie auf das herzlichste. Ich bin stolz auf den hervorragenden Einsatz der Flieger, auf die erfolgreiche Arbeit der Wissenschaftler und auf die vorbildliche Haltung der ganzen Besatzung. Sie und Ihre Expedition haben an die große Tradition deutscher Forschung anknüpfen können und eine Leistung vollbracht, die der Stellung Großdeutschlands in der Welt würdig ist. Göring"'

Ritscher heftet das Telegramm an das Schwarze Brett auf der „Schwabenland" und gibt damit den Dank an alle Expeditionsmitglieder weiter.

Der letzte Tag in Kapstadt

Bevor M/S „Schwabenland" den Hafen von Kapstadt verläßt, werden noch Frischlebensmittel und Nachschub an frischen Fischen für die Pinguine an Bord genommen. Der Auslauftermin ist von Alfred Ritscher auf 17 Uhr festgelegt.

Die dienstfreie Besatzung und die anderen Expeditionsteilnehmer haben am Vormittag noch einmal Landgang.

Ritscher unternimmt mit Dr. Wertz und Dr. Lierau eine „Besteigung" des Tafelberges auf dem mühelosen Weg mit der Drahtseilbahn, die vom Autoparkplatz abfährt und die drei „Wanderer" in wenigen Minuten auf die Hochfläche des Gipfels befördert, der ausnahmsweise völlig wolkenfrei ist. Der frische Südwind läßt allerdings baldige Bewölkung vermuten. Wenn Bewölkung aufkommt, stellt die Drahtseilbahn ihren Betrieb ein. Wer sich dann noch oben befindet, dem bleibt dann nur noch ein mehrstündiger beschwerlicher Abstieg zu Fuß, kein großes Vergnügen, wenn man keine Zeit hat und nicht mit Kletterbekleidung ausgerüstet ist. Beides fehlt Ritscher und seiner Begleitung.

Vom Tafelberg bietet sich ein einmaliger Rundblick, nach Süden über die Kap-Halbinsel mit der False-Bay und dem Kriegshafen Simonstown, nach Norden über die Tafel-Bucht und unmittelbar zu Füßen des Berges über die Stadt, die sich mit ihren Vororten noch weit nach Osten und Westen ausdehnt.

Die kahle Hochfläche des Berges ist mit wild durcheinander gewürfelten, losen und gewachsenen, vom Winde abgeschliffenen Felsblöcken besät; nach Norden und Süden fällt sie in senkrechten Steilwänden einige hundert Meter ab.

Um 12 Uhr gibt Dr. Wertz das Zeichen zur Talfahrt. Bereits eine Stunde später ist der Gip-

fel des Tafelbergs unter der Wolkendecke, dem „Tafeltuch", verschwunden.

Zum Abschluß des Kapstadt-Aufenthalts der „Schwabenland"-Besatzung haben der deutsche Gesandte und seine Gattin einige Expeditionsteilnehmer zum Lunch eingeladen. Neben Expeditionsleiter Ritscher und Eislotse Kraul nehmen der Biologe Barkley, der Leitende Ingenieur Uhlig und der 4. Offizier Grisar sowie einige Mitglieder der deutschen Kolonie und die beiden Töchter des Gesandten an dem Essen teil.

Ritscher lädt diesen Kreis dann zum Nachmittagskaffe auf M/ S „Schwabenland" ein, wo man bis zur Abfahrt zusammensitzt und plaudert.

Fünf Minuten vor 17 Uhr verlassen die Gäste das Schiff, danach werden die Leinen losgeworfen, ein Schlepper hilft beim Ablegen vom Kai, auf dem die letzten Gäste stehen und dem Schiff zuwinken.

Dann sind die erholsamen und erlebnisreichen Tage von Kapstadt, an die sich alle noch lange erinnern werden, vorbei.

Auf Heimatkurs

Quer über den Ozean geht die Heimreise des M/S „Schwabenland" mit einem Zwischenstopp in der brasilianischen Hafenstadt Pernambuco. Dort soll dem am 24. März nach Bathurst an der afrikanischen Küste startenden Flugzeug der Deutschen Lufthansa die Kurierpost mitgegeben werden.

In Kapstadt scheinen sich die ängstlichen Gemüter über den „Schwabenland"-Besuch noch immer nicht beruhigt zu haben. Die Zeitung *Cape Times* fragt am Morgen nach dem Auslaufen des Schiffes noch einmal funktelegraphisch an, ob eines der beiden Flugzeuge nicht doch in der Nacht vor dem Einlaufen, vor der Ankunft Kapstadt überflogen habe. Ritscher antwortet: „Beide Flugzeuge seit Wochen außer Betrieb. Wir mißbrauchen Eure Gastfreundschaft nicht!"

Unbeirrt fährt M / S „Schwabenland" der Heimat entgegen. Doch es ist noch ein weiter Weg.

Am 18. März taucht die schon zu Brasilien gehörende Insel Trinidad auf, sie ist vulkanischen Ursprungs. Hier müssen gewaltige vulkanische Kräfte gewütet haben. Aus dem Wasser steigen pechschwarze Lavapfropfen steil in die Luft.

Ein Blick aus den Gläsern läßt erkennen, daß die Brandung haushoch gegen die steilen Felsen schlägt. Die Landung wird sicher nicht ganz einfach sein, doch sie gelingt. M/S „Schwabenland" ankert im Windschutz der Cochoeiro-Bucht, der Windschutz auf Trinidad ist berühmt.

Zur gleichen Zeit ankert dort eine norwegische Walkocherei, deren Fangboote einige Zeit später eintrafen, um Betriebsstoff für ihre Heimreise vom Mutterschiff zu übernehmen.

Der Aufenthalt des Schiffes auf Trinidad ist erforderlich, um dringende Außenarbeiten vorzunehmen: den „Malern" an Bord die Gelegenheit zu geben, die während der Reise und dem Aufenthalt in der Antarktis schadhaft gewordenen Stellen zu übermalen. Das dauert den ganzen Tag.

An der Nordseite der Insel sieht man mit bloßem Blick verfallene Häuser, die von früheren brasilianischen Besatzungstruppen stammen. Jetzt sind, wie im Seehandbuch berichtet wird, nur Herden von wilden Ziegen hier und Überbleibsel aus der Weltkriegszeit, als man hier einige Dutzend Menschen internierte. Während die Maler von der Schiffsbesatzung am Werk sind, nutzen viele dienstfreie Besatzungs- und Expeditionsmitgliedern die Gelegenheit, ein Sonnenbad zu nehmen. Einige vergnügen sich damit, am Kai zu angeln. Es wimmelt dort von in wunderbaren Farben schillernden Fischen, die nach dem Urteil des Biologen aber giftig sind und deshalb weder zur Abwechslung für den Mittagstisch noch für die Fütterung der Pinguine an Bord taugen.

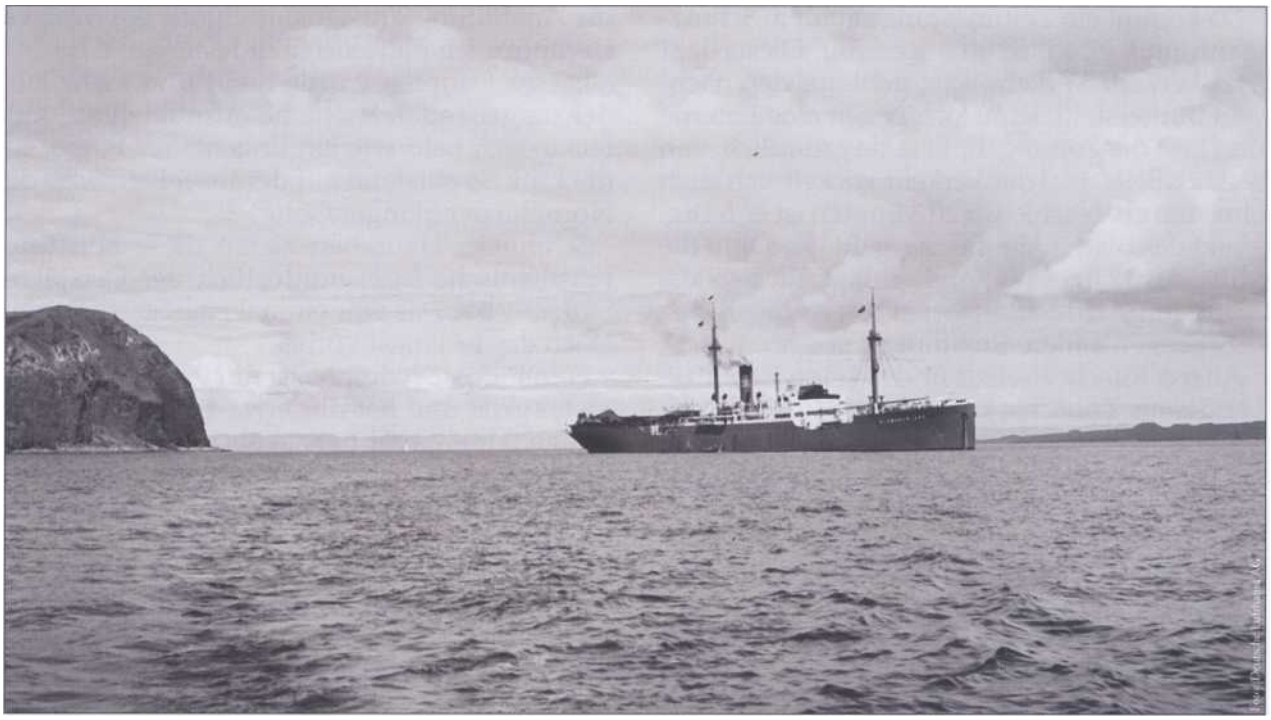
Da in Pernambuco, dem nächsten Anlaufhafen, Landgang zu erwarten ist, hat der Bordfriseur, der 2. Koch der „Schwabenland" Fritz Troe, gelernter Schlachter und Amateurfriseur, seinen Haarschnitt-Stuhl aufgebaut, auf dem einer nach dem anderen Platz nimmt. Er hat den ganzen Tag zu tun, so stark ist der Andrang.

Andere Länder, andere Sitten

Der Abschied von der weltverlorenen Insel mitten im Ozean fällt nicht schwer, das nächste Ziel, Pernambuco, verspricht ein größeres Erlebnis zu werden.

Am 19. März verläßt die „Schwabenland" ihren Ankerplatz und nimmt Kurs auf Pernambuco. Am 22. März kommt die brasilianische Küste in Sicht; um 11 Uhr legt das Schiff an und ankert im Vorhafen. Nach den üblichen Formalitäten ist ab Mittag Landgang angesagt, wer dienstfrei hat, kann das südamerikanische Festland betreten, die meisten haben dazu zum ersten Mal Gelegenheit.

Einige Besatzungsmitglieder besuchen das Flugzeugstützpunktschiff „Friesenland" der



Nach einem Zwischenstopp in der brasilianischen Hafenstadt Pernambuco geht es mit direktem Kurs Richtung Hamburg.

Deutschen Lufthansa, das im Hafen liegt, andere sehen sich die Stadt an.

Dazu gehört auch der Geograph Dr. Ernst Herrmann. Er schreibt darüber in seinen Erinnerungen: „Der Eindruck der Stadt ist wie der einer süditalienischen oder südspanischen. Das gleiche bunte Treiben, nur noch etwas erregter und hitziger.

Wir Nordländer müssen ja grundsätzlich umlernen. Fahren wir z. B. in Berlin oder Hamburg in der Straßenbahn, dann haben wir das wohltuende Gefühl: hier paßt jemand auf uns auf: der Wagenführer, daß wir nicht zu schnell fahren und schwindelig werden, der Schaffner, daß wir nicht von der Plattform fallen, nicht zur Unzeit aussteigen, nicht im Fahren oder verquert rum den Wagen verlassen usw. [...] Durch zahlreiche Verbotstafeln wird [.. .] auf alle möglichen Gefahren aufmerksam gemacht.

Nicht so in Brasilien! Der Direktion der Pernambuco-Straßenbahn ist es völlig gleichgültig, auf welche Art ein Fahrgast befördert zu werden wünscht. Sie fährt, das ist alles. Sie fährt schnell, denn time is money. Sie hält sogar gelegentlich, das ist schon viel. Und die Fahrgäste? Sie huppen so rauf und runter, wie es ihnen Spaß macht. In den verkehrsreichen Stunden sieht eine Bahn wie ein Bienenschwarm aus. Von dem Wagen sieht man nichts mehr, dafür hängen, stehen, knien, baumeln, schweben ungezählte männliche Wesen - nur Männer - außen an dem Wagen dran. Wenn einer losläßt und irgendwann - aber immer glücklich - aufs Pflaster knallt, ist er ‚ausgestiegen'. Von welchen Passagieren der Schaffner eigentlich das Fahrgeld fordert, ist mir schleierhaft. [...]

Es gibt aber noch mehr zu sehen als Straßenbahnen. Vor allem Menschen. Unendlich viele und alle Gattungen. Außer Männlein und Weiblein Weiße, Schwarze, Braune, Rote mit sämtlichen Schattierungen und Mischfarben. [...] Der Brasilianer soll einen sechsten Sinn dafür haben, sich zwischen den reinen Weißen, Negern, Indianern und Mulatten und Mestizen mit sämtlichen Zwischenstufen durchzufinden.

Am ‚Potsdamer Platz' in Pernambuco, der wichtigsten Straßenkreuzung, liegt das Caf Lafayette, Tische und Stühle stehen weit auf den Bürgersteig hinaus. Ich setze mich an einen Tisch, trinke einen phantastischen Kaffee, rauche eine unerhörte Zigarre und staune über dieses Verkehrstempo.

In der Mitte des Platzes steht ein Verkehrsschutzmann [...], ein Neger, der mit groß ausholenden - geradezu charmanten Armbewegungen den Verkehr regelt. D. h. er gibt nur an, welche Fahrtrichtung er jetzt von sich aus vorschlagen möchte. Wenn es einer sehr eilig hat, fährt er trotzdem genau senkrecht dazu. Hauptsache ist nur, daß er sich dann wie ein Besessener durch die Wagen der anderen Richtung hindurchschlängelt. Dem Schutzmann ist das ganz gleich, er hat nur den Verkehr zu regeln, aber nicht auf das Wohl und Wehe der Leute aufzupassen.

Da kommt ein Zeitungsjunge zu dem Schutzmann und gibt ihm eine Zeitung. Dieser läßt jetzt Verkehr Verkehr sein, geht auf den nächsten Bürgersteig, lehnt sich gegen eine Laterne und liest die Zeitung. Er liest sie gründlich, von Seite zu Seite. [. . .] der Verkehr wickelt sich auch ohne ihn ab. Nach etwa 20 Minuten ist er fertig, steckt das Blatt in die Tasche, geht wieder in die Mitte des Platzes [...] und schlägt mit liebenswürdigen Arm- und Körperbewegungen den Fahrzeugen andere Richtungen vor. "[28]

Alfred Ritscher selbst findet keine Zeit zum Landgang. Zunächst kommt der deutsche Konsul v. d. Steinen mit einem Begleiter an Bord, um die Kurierpost in Empfang zu nehmen, die sein Begleiter sofort an Land bringt, damit sie am nächsten Morgen mit einer Do 17 in drei Tagen über den Atlantik, Lissabon, Marseille, Stuttgart nach Berlin gelangt. Die „Schwabenland" wird noch drei Wochen für die Heimreise nach Hamburg benötigen.

Der deutsche Konsul lädt Ritscher und Kottas zum gemeinsamen Besuch bei Kapitän Detmering auf dem Flugzeugstützpunktschiff „Friesenland" ein, das ganz in der Nähe im Hafen liegt. Es wird ein fröhlicher und unterhaltsamer Abend, der erst gegen Mitternacht endet. Ritscher revanchiert sich mit einer Einladung zum Frühstück auf M/S „Schwabenland".

Bevor das Schiff den Hafen verläßt, wird Nachschub an frischen Fischen für die Pinguine, der hoffentlich bis zur Ankunft in Hamburg ausreicht, an Bord genommen. Schließlich will man die Pfleglinge dort wohlbehalten abliefern. Die mehr als dreiwöchige Reise durch die Tropen hat die Tiere sichtlich angegriffen. Die aufopfernde Pflege des Biologen hat nicht verhindern können, daß ein Kaiserpinguin und zwei Adeliepinguine verendet sind.

Fernando de Noronha — der „Finger Gottes"

Jetzt geht es mit direktem Kurs auf Cuxhaven und Hamburg zu. Zunächst kommt die Vulkaninsel Fernando de Noronha in Sicht, eine wunderbare Insel mit einem prachtvollen Lavapfropfen, den man den „Finger Gottes" nennt.

Als der Vulkan noch tätig war, sah er so aus wie ein hoher Aschenkegel, der gelegentlich auch Lavaströme hervorbrachte. Nach dem Aufhören der vulkanischen Tätigkeit setzte die Verwitterung ein und zerstörte den Berg. Die weichen Ascheschichten und die dünnen Lavaströme wurden durch Wind und Wetter sehr bald fort gewaschen. Nur die harte, feste Lavamasse blieb erhalten. Dazu gehörte vor allem die Ausfüllung des Vulkanschlots, ein riesiger Lavapfropfen hatte sich hier festgesetzt.

Dieser Pfropfen wurde mehr und mehr aus der umgebenden Asche herausmodelliert und reckte sich bald wie ein ungeheurer Finger in die Luft: So entstand auf der Insel Fernando de Noronha der „Finger Gottes".

Schmucke Häuschen zieren diese herrliche brasilianische Insel nordöstlich der Ostspitze Südamerikas, sie war einmal eine Strafkolonie. Doch das ist längst vorbei.

Fernando de Noronha ist nur 27 Quadratkilometer groß und hat nur etwa 1.300 Bewohner. Einige Jahre zuvor hat sie als wichtiger Hafen für die Katapultschiffe der Deutschen Lufthansa, so auch des schwimmenden Flugzeugstützpunktschiffes M/S „Schwabenland" große Bedeutung gewonnen.

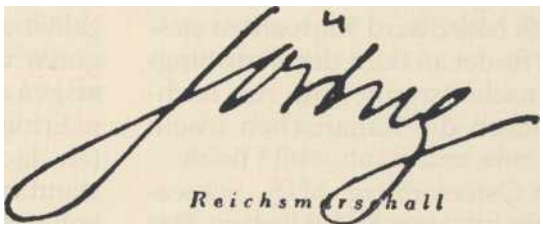
Bewohner der Insel, die das Schiff in bester Erinnerung haben, haben die Annäherung des Schiffes beobachtet und kommen ihm mit Booten entgegen. Die Menschen in den Booten rufen und winken dem auf dem Deck der „Schwabenland" stehenden Kapitän, seinen Offizieren und den Besatzungen der Flugboote „Boreas" und „Passat" zu. Der Austausch der Grüße kann nur per Distanz erfolgen. M/S „Schwabenland" kann die Grüße nur mit Tuten beantworten. Ein Anlegen und Ankern ist aus Zeitgründen nicht möglich, vor dem Schiff liegen an diesem Tag noch etwa 100 Seemeilen, die zu bewältigen sind, um den genau festgelegten Ankunftstermin in Cuxhaven nicht zu verpassen.

Ritscher sitzt unterdessen in seiner Kabine und ist mit der Fertigstellung des Expeditionsberichts beschäftigt. Die Wissenschaftler und die Flugzeugführer haben ihm ihre Berichte übermittelt. Ritscher hat sie alle gelesen und ist seit Tagen dabei, sie in seinen Gesamtbericht einzufügen. Zuletzt hat er den Bericht des Schiffskapitäns Kottas erhalten, den kürzesten von allen. Zusätzlich hat der Expeditionsleiter den Eislotsen Kraul gebeten, ihm ein Expose über die Bedeutung des Walfangs für die Ernährung in Deutschland zu schreiben. Auch diesen hat er erhalten und gerade gelesen.

In diesem Augenblick bringt ihm der Funkoffizier ein langes Telegramm. Es ist ihm aus Berlin übermittelt worden. Er liest es sehr aufmerksam, denn es enthält bis ins letzte Detail das Begrüßungsprogramm für die Ankunft des Expeditionsschiffes M/S „Schwabenland" in Cuxhaven und danach in Hamburg. Was ihm daran nicht gefällt, ist die Tatsache, daß man auch von ihm als Expeditionsleiter eine Rede erwartet. Nun muß er sich auch darauf noch vorbereiten.

An Kapitän Ritscher
Leiter der „Deutschen
antarktischen Expedition"
7. III. 1939

Zu dem bedeutenden Erfolg, den Sie und Ihre Expedition mit der Erforschung eines großen Gebietes der Antarktis errungen haben; beglückwünsche ich Sie auf das herzlichste. Ich bin stolz auf den hervorragenden Einsatz der Flieger, auf die erfolgreiche Arbeit der Wissenschaftler und auf die vorbildliche Haltung der ganzen Besatzung. Sie und Ihre Expedition haben an die große Tradition deutscher Forschung anknüpfen können und eine Leistung vollbracht, die der Stellung Großdeutschlands in der Welt würdig ist.



In dem Buch Deutsche Forscher im Südpolarmeer *des Geographen Dr. Ernst Herrmann ist der Wortlaut von Hermann Görings Glückwunschtelegramm als einleitendes Grußwort abgedruckt.*

Hamburg wirft seine Schatten voraus

Alfred Ritscher hatte erwartet, daß die Begrüßung der Expeditionsteilnehmer am Abend des Ankunftstages im Hamburger Nobelhotel „Vier Jahreszeiten" von Hermann Göring als Beauftragtem für den Vierjahresplan vorgenommen wird. Jetzt erfährt er mit dem Telegramm aus Berlin, daß diese Begrüßung durch den Präsidenten der Deutschen Forschungsgemeinschaft, SS-Standartenführer Prof. Dr. Rudolf Mentzel, erfolgen soll. Ritscher weiß zwar, daß die Antarktisexpedition im Auftrag der dem Reichswissenschaftsministerium unterstellten Deutschen Forschungsgemeinschaft erfolgt ist, doch diese Mitteilung enttäuscht ihn und wird sicher auch den Kapitän und die Besatzungen der „Schwabenland"-Flugboote „Boreas" und „Passat" enttäuschen.

Mittlerweile ist Ritscher nicht sicher, ob ihn nicht noch andere Überraschungen in Cuxhaven und in Hamburg erwarten. In Cuxhaven sollen bereits die besonderen Ehrengäste an Bord der „Schwabenland" kommen; auch dabei sind Überraschungen nicht ausgeschlossen.

Die Arbeit, die noch vor ihm liegt, läßt Ritscher keine Zeit; die Fertigstellung des Expeditionsberichtes ist für ihn die dringendste Aufgabe. Zunächst widmet er sich dem Thema „Walfang", über das ihn Otto Kraul eingehend informiert hat.

Die Teilnahme Deutschlands am Walfang begann erst 1936/37. Die erste deutsche Walkocherei „Jan Wellem" wurde unter Kapitän Kraul als Fangleiter in die Arktis geschickt und schoß 920 Wale. Das war zwar ein bescheidener Anfang, doch schon im folgenden Jahr waren es weit mehr. Trotzdem mußte Deutschland 1937 noch etwa die Hälfte des gesamten Weltvorkommens kaufen, um seinen eigenen Bedarf zu

decken. Der Walfang mußte wesentlich erweitert werden. Dies sollte im Südpolarmeer geschehen. Deshalb war das Deutsche Institut für Walforschung, eine Abteilung der Reichsstelle für Fischerei, an der Antarktisexpedition sehr interessiert. Blauwale zum Beispiel haben eine Speckschicht von bis zu mehr als 20 Zentimeter Dicke, der Walspeck enthält bis zu 80 Prozent reines 01. Ein Blauwal von 24 Metern Länge liefert im Durchschnitt 13,5 Tonnen Walöl. Die beste Sorte dieses Öls wurde für die Margarinefabrikation verwendet, die übrigen zu technischen Zwecken wie zum Beispiel Seifen, Schmieröle usw. Deutschlands Bedarf an Walöl lag mit jährlich etwa 200.000 Tonnen außerordentlich hoch. Die Sicherung weiterer Fanggebiete in der Antarktis für deutsche Fangflotten erschien aufgrund dieses hohen Bedarfs besonders wichtig.

Mitternacht ist längst vorbei, als sich Ritscher an diesem Abend zum Schlafen legt. „

Unbeirrt setzt M / S „Schwabenland" in dieser Nacht und den folgenden Tagen seine Fahrt fort. Jeder Tag bringt das Schiff der Heimat näher.

Der Aquator ist längst überquert, es ist kühler geworden. Am 29. März wird Kapverden passiert. Am 1. April findet an Bord der letzte Singabend im Gemeinschaftsraum statt. Am nächsten Morgen tauchen die Kanarischen Inseln auf.

Am 9. April ist Ostersonntag. M/S „Schwabenland" ist bereits aus dem Kanal heraus. Das Wetter ist prächtig. Die Ostersonne strahlt von einem blauen Himmel.

Einige Fahrtteilnehmer packen bereits ihre Taschen und Koffer. Geräte werden in Kisten und Kästen verstaut. Es herrscht bereits Abbruchstimmung, das Ende der Expedition naht.

Ritscher hat seinen Expeditionsbericht mit einem Leistungsbericht der Schiffsbesatzung ergänzt: „Die Bewegungen des Schiffes waren während des dreiwöchigen Aufenthaltes am Schelfeis durch die Flugtätigkeit bestimmt worden. Für die Schiffsleitung war mit ihrem Abschluß eine verantwortungs- und arbeitsreiche Zeit zu Ende gegangen. Sprechen die großen Erfolge der Flieger und Wissenschaftler, deren Arbeiten auf einem bisher unerforschten Teil des arktischen Kontinents und in dem zugehörigen Küstengewässer viel Neues gebracht haben, für sich, so tritt auf den ersten Blick die Arbeitsleistung der Schiffsleitung ihnen gegenüber weniger in Erscheinung. Aber die Rekordziffer von 1.126 Manövern in den antarktischen Gewässern zum Ausweichen vor drohenden Zusammenstößen mit gefährlichen Eisgebilden, zum Umfahren von Packeisfeldern, zum Absetzen der Flugzeuge und Boote und zu ihrer Wiederaufnahme, sowie für die Arbeiten der Wissenschaftler, macht das Maß ihrer verantwortlichen Tätigkeit deutlich. Ein nicht geringer Teil der erzielten Gesamterfolge ist daher der unermüdlichen Einsatzbereitschaft des Kapitäns und seiner Offiziere und Mannschaften des Deck- und Maschinendienstes zuzuschreiben und der ebenso unermüdlichen und wertvollen Beratung durch den Eislotsen. "[29]

Bei strahlendem Wetter erreicht am Morgen des 10. April M/S „Schwabenland" Feuerschiff „Elbe III" und ankert. Kapitän Kottas hat Reinschiff befohlen, das Schiff wird für den Empfang am nächsten Morgen in Cuxhaven landfein gemacht.

Mit Reißnägeln heftet der Expeditionsleiter Alfred Ritscher an diesem Morgen ein Dank- und Abschiedswort an alle Expeditionsteilnehmer:

„Kameraden!

Die Deutsche Antarktische Expedition 1938 / 39 ist zu Ende. Eine treue Arbeitsgemeinschaft, die sich in vier Monaten gemeinsamen Erlebens herausgebildet hat, wird dadurch gelöst. Aber so lange sie bestand, hat sie sich in guten und in schlechten Tagen bewährt. Das zeigen die Erfolge der Unternehmung, die Eure Erfolge sind und nur errungen werden konnten dadurch, daß einer für den anderen einstand und alle am gleichen Strang gezogen haben.

Als Leiter dieser treuen Arbeitsgemeinschaft ist es mir eine große Freude, Euch allen, den Fliegern und ihren Mitarbeitern, den Wissenschaftlern und den Seeleuten des Deck- und Maschinendienstes, für Eure freudige Mitarbeit herzlich zu danken, und ich möchte den Wunsch aussprechen, daß jeder von Euch allen an die nun beendete Reise immer gern und mit Stolz zurückdenken möge.

Für Eure künftige Tätigkeit und Euer Wohlergehen spreche ich Euch meine besten Wünsche aus! Der Expeditionsleiter. "[30]

„Herzlich willkommen in der Heimat"

Am frühen Morgen des 11. April legt M/S „Schwabenland" über die Toppen geflaggt an der Steubenhöft-Brücke in Cuxhaven an. Einige Angehörige der Fahrtteilnehmer stehen auf dem Kai und winken mit Taschentüchern, sie haben keinen Zutritt auf das Schiff, dieser ist nur den Ehrengästen vorbehalten.

Am 12. April 1939 treffen mit dem aus Hamburg kommenden Frühzug die Ehrengäste ein.

Um 11 Uhr kommen sie unter Führung von Staatsrat Wohlthat an Bord: der Präsident der Deutschen Forschungsgemeinschaft, SS-Standartenführer Prof. Dr. Mentzel in Vertretung des Beauftragten für den Vierjahresplan Hermann Göring, Konteradmiral Dr. Conrad als Vertreter des Oberkommandos der Kriegsmarine, Admiral Dr. Spieß, der Präsident der Deutschen Seewarte sowie Vertreter des Reichsministeriums für Erziehung und Volksbildung, des Finanzministeriums, des Außenministeriums, weiterer Behörden und wissenschaftlicher Institutionen.

Es bleibt dem SS-Standartenführer Prof. Dr. Mentzel in seiner Eigenschaft als Präsident der Deutschen Forschungsgemeinschaft vorbehalten, in Anwesenheit aller Ehrengäste die 82 Fahrtteilnehmer der Antarktisexpedition, die auf dem Vorschiff angetreten sind, zu ihrer glücklichen Heimkehr von der erfolgreichen Expedition zu beglückwünschen und in der Heimat willkommen zu heißen.

Im Gemeinschaftsraum findet danach ein festliches Labskausessen statt. Anschließend trägt der Expeditionsleiter Alfred Ritscher auf Bitten von Prof. Mentzel einen kurzen Bericht vor. Schließlich setzt M/ S „Schwabenland" nach einer kurzen Führung durch das Schiff die Fahrt nach Hamburg fort und macht um 19 Uhr im Hamburger Hafen an der Überseebrücke fest.

Vor der Überseebrücke ist ein Ehrensturm der Marine-SA und des NS-Fliegerkorps angetreten. Nach einer kurzen Begrüßung durch Senator von Allwörden werden die Expeditionsteilnehmer und die Ehrengäste mit bereitgestellten Autobussen zum Rathaus gefahren.

Im großen Festsaal des Rathauses heißt Bürgermeister Vincent Krogmann im Namen des Gauleiters und Reichsstatthalters Karl Kaufmann und der Bevölkerung der Hansestadt Hamburg die Expedition willkommen und weist darauf hin, daß gerade in Hamburg, der Heimat des deutschen Walfangs, die Anteilnahme an der Expedition und ihren glänzenden Ergebnissen besonders groß ist.

Ritscher spricht den Dank der Expeditionsteilnehmer aus und berichtet noch einmal in gerafftter Form über die Expedition.

Danach folgen Forscher, Flieger und Schiffsoffiziere der Expedition mit den zur Begrüßung nach Hamburg gekommenen Vertretern der Reichsregierung und führenden Persönlichkeiten aus Partei, Staat und Wehrmacht Hamburgs einer Einladung des Reichsministers Rust zum Abendessen im Hotel „Vier Jahreszeiten".

Der Präsident der Deutschen Forschungsgemeinschaft, SS-Standartenführer Prof. Dr. Mentzel, begrüßt die Expeditionsteilnehmer im Auftrag des verhinderten Reichsministers und überbringt dessen Glückwunsch und Dank an die Beteiligten. Unter allgemeinem Beifall nennt Prof. Mentzel an erster Stelle Ministerialdirektor, Staatsrat Wohlthat, als den Organisator und Betreuer der Fahrt, weiter Kapitän Alfred Ritscher als Expeditionsleiter, Kapitän Alfred Kottas als Führer des Expeditionsschiffes M/S „Schwabenland" und den Hamburger Eislotsen der Expedition, Kapitän Otto Kraul.

Im Laufe des Abends trifft ein Telegramm des NSFK-Korpsführers, General der Flieger Christiansen ein, in dem er der Expedition, vor allem den Flugzeugführern und den Besatzungen der Flugboote „Boreas" und „Passat" für ihre ausgezeichneten Leistungen Glückwunsch und Anerkennung ausspricht.

Noch am Abend trifft ein Spezialfahrzeug aus Berlin ein, um die Pinguine und die anderen Vögel, die M/ S „Schwabenland" von seiner Expedition vereinbarungsgemäß für den Zoologischen Garten mitgebracht hat, abzuholen und dorthin zu transportieren. Die Pinguine sind übrigens die ersten Bewohner der Antarktis, die man je unversehrt und gesund über den Aquator auf die nördliche Hälfte der Erdkugel gebracht hat.

Adolf Hitler dankt und ehrt Alfred Ritscher

Am nächsten Morgen trifft ein Telegramm aus Berlin ein. Absender ist die Reichskanzlei, Adressat ist Kapitän Ritscher, Leiter der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39. Der Wortlaut:

„Herrn Kapitän Ritscher,
Deutsche Antarktisexpedition Hamburg.

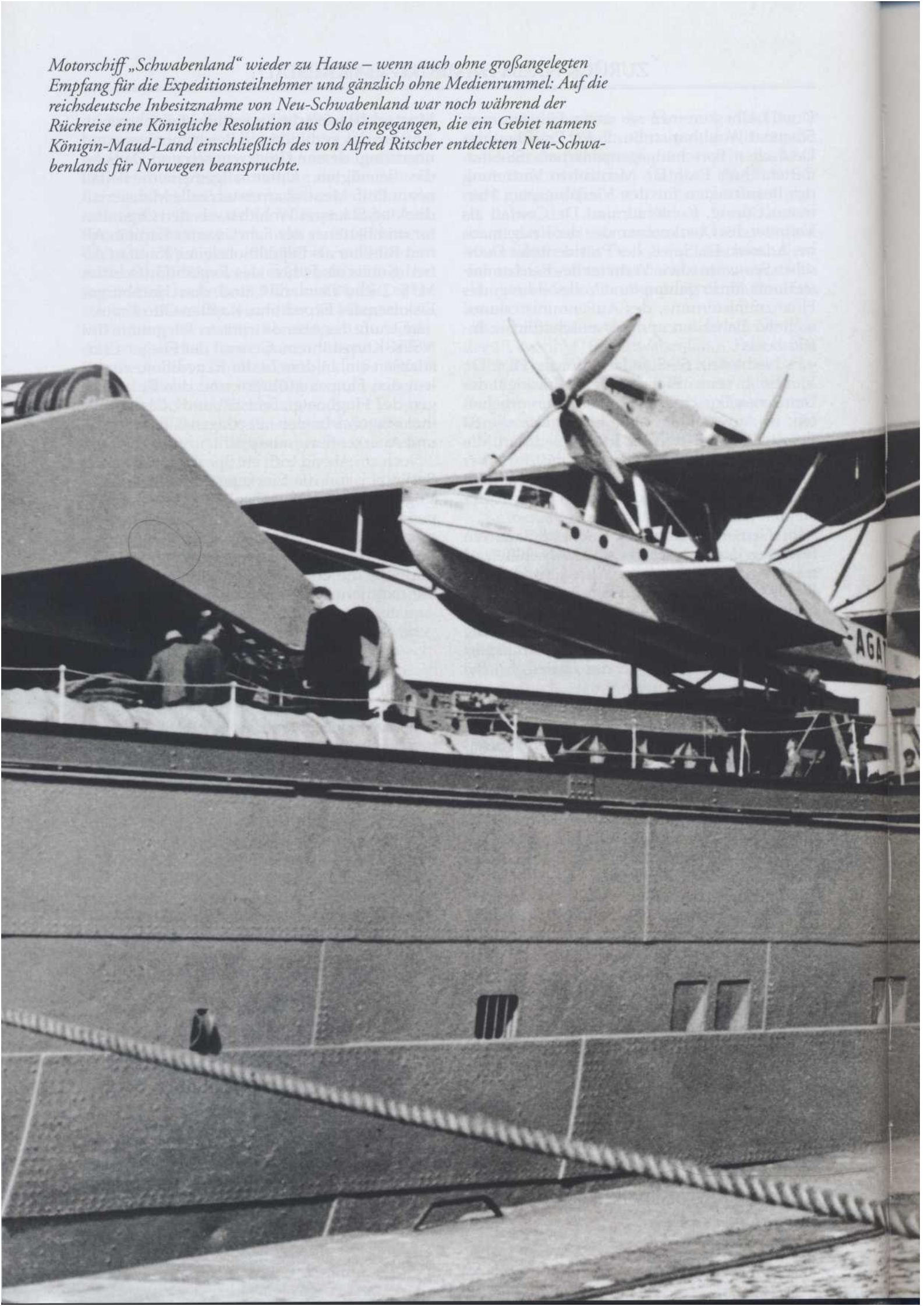
Den Teilnehmern der Deutschen Antarktischen Expedition 1938 / 39 danke ich für die Meldung von ihrer Rückkehr in die Heimat.

Ich verbinde damit meine herzlichen Glückwünsche zu der erfolgreichen Durchführung der der Expedition übertragenen Aufgaben.[31]

Adolf Hitler"

Am Nachmittag desselben Tages trifft ein weiteres Telegramm aus Berlin auf M/S „Schwabenland" in Hamburg ein, es ist an Alfred Ritscher persönlich gerichtet, Absender ist erneut die Reichskanzlei. Der Wortlaut: „Der Führer hat auf Vorschlag des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Großadmiral Dr. h. c. Raeder, den Leiter der zurückgekehrten Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39, Regierungsrat Kapitän Ritscher, in Anerkennung seiner Leistung zum Oberregierungsrat befördert."[32]

Motorschiff „Schwabenland" wieder zu Hause – wenn auch ohne großangelegten Empfang für die Expeditionsteilnehmer und gänzlich ohne Medienrummel: Auf die reichsdeutsche Inbesitznahme von Neu-Schwabenland war noch während der Rückreise eine Königliche Resolution aus Oslo eingegangen, die ein Gebiet namens Königin-Maud-Land einschließlich des von Alfred Ritscher entdeckten Neu-Schwabenlands für Norwegen beanspruchte.



Ein Empfang, der nicht stattfand

Für den 60jährigen Kapitän Ritscher bedeutet die Beförderung eine besondere Ehre. Trotzdem ist er über das geringe Echo, das die Expedition in der Offentlichkeit auslöst, enttäuscht. Die Rückkehr der Antarktisexpedition, die mit ihren Erfolgen eine historische Leistung für Deutschland erarbeitet hat, wird zu einem Hamburger Lokalereignis herabgestuft. Auch gibt es keinen Empfang für die Expeditionsmitglieder in Berlin.

Eine Pressekonferenz, in der Ritscher über die Expedition hätte berichten können, findet nicht statt. Nur in wenigen, fast ausnahmslos Hamburger Lokalzeitungen wird in kurzen Beiträgen über die Expedition berichtet. Keine Zeitung stellt die deutsche Besitzergreifung von Neu-Schwabenland heraus. Nur in Nebensätzen wird der Abwurf der Begrenzungspfeile und der deutschen Reichsflaggen erwähnt.

Ritscher hatte gehofft, in einer Pressekonferenz begründen zu können, warum er es für richtig hält, im nächsten oder übernächsten antarktischen Sommer eine weitere Antarktisexpedition mit größeren Flugzeugen mit höherer Steigfähigkeit durchzuführen und einer intensiven Landerkundung, die bei der zuletzt durchgeführten Expedition nicht möglich war. Das alles bleibt Wunschdenken.

Ritscher hat für die Zurückhaltung offizieller Stellen die Expedition betreffend zunächst keine Erklärung. Er ist in den ersten Tagen nach Rückkehr der Expedition auch zu sehr mit der Nachbereitung beschäftigt, um sich auch noch um die Öffentlichkeitsarbeit zu kümmern, die auch nicht in seinen Aufgabenbereich fällt.

Nach und nach verabschieden sich die Wissenschaftler. Danach verlassen die Flugzeugführer und die Flugbesatzungen M / S „Schwabenland", nachdem die während der Expedition entstandenen und aufgetretenen Mängel an den Flugzeugen genau aufgelistet worden sind, eine Generalüberholung der beiden Flugboote „Boreas" und „Passat" scheint unerläßlich.

Auch das Katapultschiff M/S „Schwabenland" hat bei dem fast viermonatigen Einsatz bei der Expeditionsreise gelitten. Wenn auch gravierende Schäden nicht festzustellen sind, eine Überholung des Schiffes in Hamburg ist notwendig, zudem die Klärung der Frage, ob das Schiff nach seinem der Expedition vorangegangenem Umbau zum Expeditionsschiff überhaupt noch für den Einsatz als Katapultschiff der Deutschen Lufthansa verwendbar ist. Eine Generalüberholung und ein nochmaliger Umbau scheinen auch deshalb nicht möglich, weil alle Schiffsbauwerften in Hamburg, Bremen und Kiel bis zum Jahresende 1939 und darüber hinaus mit Rüstungsaufträgen - beispielsweise im U-Boot-Bau -, die absoluten Vorrang haben, voll ausgelastet sind.

Die Deutsche Lufthansa muß unter diesen Umständen wohl oder übel abwarten, was mit ihrem Katapultschiff M/S „Schwabenland" und den beiden Flugbooten „Boreas" und „Passat" in Zukunft geschehen soll.

Sichergestellt sind inzwischen die mehr als 11.000 Luftaufnahmen, die von den beiden Luftbildnern der DLH, Sauter und Bundermann, mit ihren Reihenbildkammern bei den Flügen über Neu-Schwabenland „geschossen" worden waren. In Stahlkisten verpackt sind die Filme bereits einen Tag nach Ankunft der „Schwabenland" in Hamburg per Flugzeug nach Berlin-Tempelhof gebracht und dort in einem Bunker der Deutschen Lufthansa sicher eingelagert worden.

Im Mai 1939 ist Alfred Ritscher im Expeditionsbüro in Hamburg mit Abwicklungsarbeiten beschäftigt; er hofft, Ende des Monats nach Berlin zurückkehren zu können, um dort seine Arbeit, jetzt als Oberregierungsrat, in der Nautischen Abteilung des Oberkommandos der Kriegsmarine wieder aufnehmen zu können.

Am Pfingstmontagnachmittag, dem 29. Mai, erlebt Ritscher in Hamburg einen Empfang, den er sich bei der Heimkehr der „Schwabenland" von der erfolgreichen Antarktisexpedition gewünscht hätte. Begleitet von dem Panzerschiff „Graf Spee" läuft die gesamte „Kraft durch Freude"-Flotte, allen voran die „Robert Ley" und die „Wilhelm Gustloff" in Hamburg ein, an Bord befinden sich die deutschen Freiwilligen der „Legion Condor", die in Spanien gekämpft haben. Eine unübersehbare Menschenmenge drängt sich an der Überseebrücke und jubelt den „Helden von Spanien" zu. Der Jubel übertönt die Kapelle, die „In der Heimat gibt's ein Wiedersehen" und danach den Preußischen Grenadiermarsch spielt.

Als die Schiffe nebeneinander angelegt haben, meldet der Befehlshaber der „Legion Condor", Generalmajor Wolfram Freiherr von Richthofen, auf dem Kai dem Chef der deutschen Luftwaffe, Generalfeldmarschall Hermann Göring, die Heimkehr des Expeditionskorps aus Spanien. Brausender Beifall begleitet diese Zeremonie. Göring ist umgeben von hohen Militärs aller Waffengattungen und führenden Vertretern von Staat, Partei und Hamburger Senat.

Norwegen erklärt:
Neu-Schwabenland gehört uns

Nach Auflösung des Expeditionsbüros verläßt Kapitän Ritscher am 2. Juni Hamburg, um in Berlin seine Tätigkeit in der Nautischen Abteilung des Oberkommandos der Kriegsmarine, jetzt als Oberregierungsrat, wieder aufzunehmen.

Wenige Tage später lädt ihn Staatsrat Wohlthat, mit dem Ritscher während seines Hamburg-Aufenthaltes mehrfach telefoniert hatte, zu einem Gespräch ein. In diesem Gespräch erhält Ritscher eine für ihn unerwartete neue Information, die auch erklärt, warum der „Schwabenland"-Expedition, gemessen an deren Bedeutung, nur ein sehr bescheidener Empfang bereitet wurde und warum die überregionale Presse und der Rundfunk gar nicht darüber berichteten und somit die Besitzergreifung von Neu-Schwabenland der breiten Offentlichkeit verschwiegen wurde.

Ritscher ist erstaunt, erst jetzt in dem Gespräch mit Staatsrat Wohlthat zu erfahren, daß bereits am 18. Januar 1939, also noch vor Ankunft des M/S „Schwabenland" im Arbeitsgebiet der Antarktisexpedition im Reichsaußenministerium in Berlin eine Königliche Resolution aus Oslo vom 14. Januar 1939 eingegangen war, in der festgestellt wurde, daß das Königin-Maud-Land in der Antarktis von Norwegen beansprucht wird und daß die Absicht der deutschen Antarktisexpedition, Teile dieses Gebietes zu erforschen, illegal sei. Der norwegische Einspruch gegen die deutschen Aktivitäten wurde damit begründet, daß dieses Gebiet nach mehreren norwegischen Expeditionen von Norwegen in Besitz genommen worden sei.

Das Reichsaußenministerium reagierte sofort. Es unterrichtete den norwegischen Gesandten in Berlin darüber, daß die deutsche Reichsregierung die Besitzergreifung Norwegens auf dieses Gebiet zurückweist.

Tatsache ist, daß Norweger den Teil des Königin-Maud-Landes, das nach seiner deutschen Erforschung den Namen Neu-Schwabenland erhielt, zu keiner Zeit erforscht und betreten haben, dieses Teilgebiet war bis zur Entdeckung durch die Antarktisexpedition 1938 / 39 „herrenloses Land".

Das Königreich Norwegen reagierte auf die Zurückweisung ihres Anspruches durch das deutsche Reichsaußenministerium nicht, auch dagegen nicht, daß in dem fraglichen Gebiet zu einem späteren Zeitpunkt, und zwar ab dem 20. Januar 1939, deutsche Reichsflaggen gesetzt und Begrenzungspfähle mit dem deutschen Hoheitszeichen abgeworfen wurden. Da Norwegen nicht dagegen einschritt, hat es die Rechte auf Neu-Schwabenland, sofern diese überhaupt bestanden haben sollten, verwirkt.

Alfred Ritscher, der erstmalig über die außenpolitische Sachlage informiert wird, ist mehr als erstaunt. Für ihn ist eindeutig, daß vor der deutschen Expedition, die er geleitet hat, kein anderer Staat dieses Gebiet erforscht hat und Besitzansprüche erheben kann. Neu-Schwabenland ist und bleibt für ihn eine deutsche Entdeckung, an der nicht zu rütteln ist. Ritscher hofft, daß dieser begründete Standpunkt von der deutschen Reichsregierung der norwegischen Regierung in aller Deutlichkeit übermittelt wird, und er bittet Staatsrat Wohlthat, darauf hinzuwirken.

Wohlthat wirft in dem Gespräch die Frage auf, woher Norwegen die Information über die Absichten der „Schwabenland"-Expedition haben könnte. Darauf kann Ritscher einen Hinweis geben: Kapitän Kottas hatte bei der Ankunft im antarktischen Gebiet beobachtet, daß norwegische Walfangboote die „Schwabenland" einige Zeit begleiteten. Die Funkstation hatte auch Kontakt mit den Fangbooten, der nicht sehr freundlich war. Die Norweger hatten angedeutet, daß die Deutschen hier nichts zu suchen hätten. Es soll sogar zu üblen Beschimpfungen gekommen sein. Ritscher, der dies von Kapitän Kottas bei dem gemeinsamen Essen erfahren hatte, maß diesen Außerungen keine weitere Bedeutung bei. Nun sieht er nach dem Gespräch mit Wohlthat die Vorgänge aus anderer Sicht. Möglicherweise hatten die norwegischen Walfänger die Nachricht vom Auftauchen der „Schwabenland" im antarktischen Gebiet per Funk weitergetragen.

Ritscher hofft, daß die Frage „Wem gehört Neu-Schwabenland?" zwischen der deutschen und der norwegischen Regierung in den nächsten Monaten noch eindeutig zugunsten Deutschlands geklärt wird. Doch umsonst. Die deutsche Regierung hat jetzt aufgrund der sich verschärfenden internationalen Spannungen unmittelbare Probleme zu bewältigen.

Am 1. September 1939 beginnt der Polenfeldzug, der sich zum Zweiten Weltkrieg ausweiten soll. Er wird auch Norwegen erfassen, dort der „Schwabenland" das Ende bereiten, die Antarktisexpedition und Neu-Schwabenland in Vergessenheit geraten lassen. Nach dem Untergang Deutschlands bleibt allen, die bei der Antarktisexpedition dabei waren, auch Alfred Ritscher, nichts als die Erinnerung.

Doch die Antarktis lebt weiter und wird für viele Länder noch einiges an Begehrlichkeiten wecken.

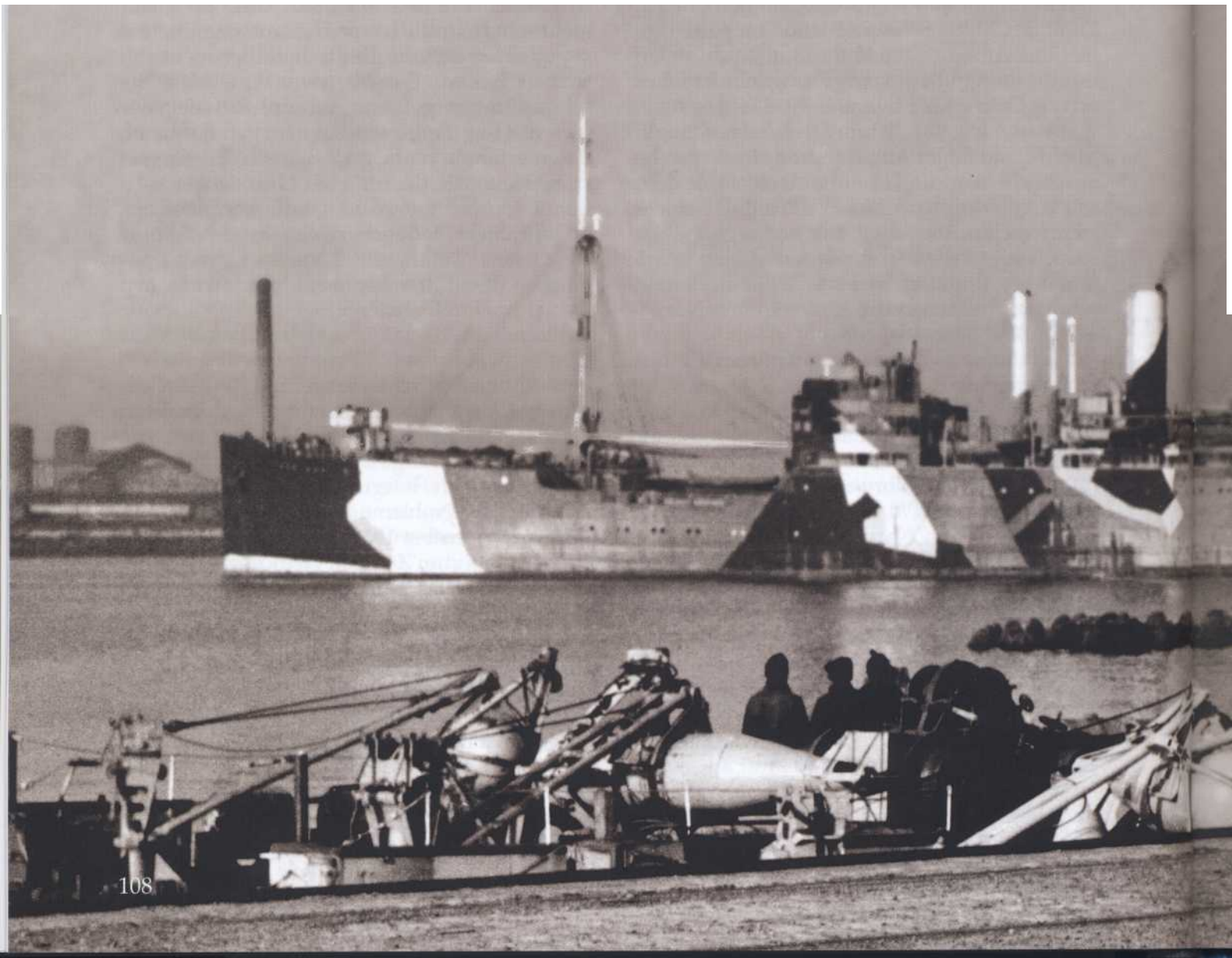
Die „Schwabenland” im Kriegseinsatz

Alfred Kottas bleibt Kapitän auf der „Schwabenland”

Der Beginn des Zweiten Weltkrieges beendet die deutsche Antarktisforschung, die mit der „Schwabenland"-Expedition 1938 / 39 einen erfolgversprechenden Neuanfang genommen hatte.

Das wertvolle, für eine Million Reichsmark zum Expeditionsschiff umgebaute Motorschiff „Schwabenland”, Eigentum der Deutschen Lufthansa, wird in den letzten Monaten vor Kriegsbeginn generalüberholt und danach am 12. Oktober 1939 der deutschen Luftwaffe unter Generalfeldmarschall Hermann Göring als Schleuderschiff zugeteilt.

In den ersten beiden Kriegsjahren wird das Schiff an der Westfront eingesetzt; es dient den Fernaufklärungsgruppen der Marineflieger der Luftwaffe als Schleuderschiff. Geführt wird die „Schwabenland” noch immer von Kapitän Alfred Kottas, auch die Handelsschiffsbesatzung des Norddeutschen Lloyd befindet sich noch an



Bord. Viele Besatzungsmitglieder denken noch immer an ihre erlebnisreiche Fahrt in die Antarktis.

Alfred Kottas wird in den Weihnachtsfeiertagen 1940 noch eine besondere Ehrung zuteil. Er erhält auf M / S „Schwabenland" einen Brief der Deutschen Lufthansa mit folgendem Inhalt: „Es ist uns eine besondere Freude, Ihnen anliegend mit dem Schreiben des Präsidenten der Deutschen Seewarte vom 17.12.1940 die Urkunde über die Ihnen von Herrn Reichsminister der Luftfahrt verliehene bronzene Seewarten-Medaille überreichen zu können.

Wir beglückwünschen Sie zu dieser Auszeichnung und übermitteln Ihnen gleichzeitig unsere Grüße und Wünsche für ein frohes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches neues Jahr."

Der geglückte Kanaldurchbruch

1942 wird die „Schwabenland" dringend auf dem „Kriegsschauplatz Norwegen" benötigt. Hier soll sie mit den drei anderen Schleuderschiffen, der „Westfalen", der „Friesenland" und der „Ostmark", die ebenfalls der Luftwaffe zugeteilt worden sind, bei der Bekämpfung der alliierten Geleitzüge für die Sowjetunion eingesetzt werden.

Der geplante Kanaldurchbruch ist ein großes Risiko und wirft Probleme auf. Gefahr droht nicht nur von alliierten Schiffen, sondern auch von der britischen Luftwaffe, die besonders über dem Kanal sehr aktiv ist. Über die Rückführung der „Schwabenland" vom Westeinsatz nach Norwegen sind Kriegstagebücher der Geleitfahrzeuge erhalten geblieben, die den Kanaldurchbruch schildern. Nachstehend ein Auszug: „Bei der Rückführung vom Westeinsatz ging die ‚Schwabenland' in der Nacht vom 5. zum 6. August 1942 von Le Havre nach Boulogne. Hier wurde das Geleit 2322 zusammengestellt.

Es bestand aus der 2. R-Flottille mit zwei Räumbooten, aus der 12. R-Flottille mit acht Booten, aus der B. M-Flottille mit fünf Minensuchbooten, aus der 15. V.-Flottille mit drei Vorpostenbooten, aus der 18. V.-Flottille mit vier Vorpostenbooten sowie den beiden Geleitschiffen ‚Von der Groeben' und ‚Brommy'.

Um im Krieg eingesetzt werden zu können, erhielt die „Schwabenland" – hier in einem Kanalhafen im Herbst 1940 – einen Tarnanstrich.

Am 6. August 1942 um 23.00 Uhr verließ dieses Geleit, bestehend aus insgesamt 24 Schiffen, die das Geleitobjekt M/S ‚Schwabenland' sichern sollten, den Hafen von Boulogne.

Während des Kanaldurchbruches am 7. August 1942 entwickelten sich drei Gefechte mit kleineren britischen Flotteneinheiten.

Nach der ab 23 Uhr 59 erfolgten Feindortung schoß das Begleitschiff ‚Von der Groeben' gegen 01.00 Uhr Leuchtgranaten. In ihrem Licht wurden erst 3, danach 6 britische Motortorpedoboote (MTB) erkannt und durch die Voraussicherung des Geleits beschossen. Um 01.08 Uhr drehte die Voraussicherung auf Kurs 73° und eröffnete um 01.10 erneut das Feuer. Von 5 nach Steuerbord ablaufenden britischen MTB's wurde ein Boot durch konzentriertes Feuer der R-Boote in Brand geschossen.

Der Findverband lief weiter nach Steuerbord ab und geriet dort in das Feuer der M- und V Boote. Bei diesem Angriff wurde ein britisches MTB vernichtet, ein weiteres versenkt.

Das zweite Gefecht fand zwischen 01.45 und 01.55 Uhr statt. Nachdem backbord voraus dunkle Schatten erkannt worden waren, die im Schein von Leuchtgranaten als britische MTB's erkannt wurden, entwickelte sich ein Feuergefecht mit allen Räumbooten, die sich auf das Mittelboot der britischen Gruppe konzentrierten. Der Gegner erhielt zunächst schweres Feuer, versuchte ein Ramming und passierte in nur 5-8 sm Abstand unter Dauerfeuer von 6-800 Schuß 2-cm-Panzerbrand- und Sprenggranaten. Die letzten drei Magazine waren Volltreffer auf dem gegnerischen Boot. Danach griffen auch die M- und V -Boote in das Feuergefecht ein.

Ein feindlicher Torpedo, der an M/S ‚Schwabenland' vorbeilief, wurde von M 257 gesichtet, ein zweiter Torpedoschuß lief unter M 254 durch. M 27 erhielt bei dem Gefecht 2 Kanonen- und 17 MG-Treffer.

Um 03.15 Uhr wurden an Backbord erneut in etwa 2.000 Meter Entfernung mitlaufende Gegnerboot festgestellt. Es kam aber nur zu einem kurzen Anlauf der britischen Boote zwischen 03.42 und 03.45 Uhr. Bei diesem dritten Anlauf wurde nur noch eine geringe Angriffsbereitschaft der britischen Boote festgestellt.

Die einzigen Ausfälle auf deutscher Seite bestanden in einem Schwerverletzten und fünf Leichtverletzten. Als Erfolge konnten die Versenkung von fünf MTB's gemeldet werden.

Der doppelte Erfolg, die geglückte Durchführung der Geleitaufgabe ohne Schäden an M/S „Schwabenland" und die Versenkungserfolge wurden mit einem sehr hohen Munitionsaufwand in drei Nachtgefechten errungen. Insgesamt wurden 450 Schuß der schweren und 31.000 Schuß der leichten Waffen des Geleits abgegeben."[34]

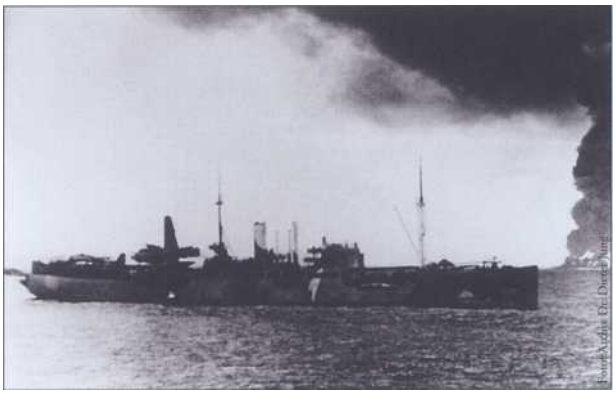
Nachdem die „Schwabenland" aus dem Westraum nach Norwegen verlegt worden war, wurde sie am 14. September 1942 nach Tromsö verlegt, um den dortigen Fernaufklärern als schwimmender Stützpunkt zu dienen.

Torpedotreffer, aber nicht gesunken

Umgebaut wurde das Schiff, sieht man von dem Einbau einiger leichter Flakgeschütze ab, nicht mehr.

Am 24. März 1944 befand sich M/S „Schwabenland" vor Egersund. Hier wurde das Schiff von dem britischen U-Boot „Terrapin" unter der Führung von Leutnant Martin durch Torpedobeschuß schwer beschädigt. In dem Gefechtsbericht des britischen U-Bootes „Terrapin" ist unter anderem vermerkt: „‚Terrapin' machte einen Viererfächer los gegen einen Konvoi von fünf Schiffen und fünf bis sechs Begleitschiffen. Der Kommandant nahm an, ein Schiff mit zwei Torpedos getroffen und ein weiteres beschädigt zu haben."[33]

Tatsächlich wurde die „Schwabenland" schwer beschädigt, ebenso der Dampfer „Wörth" mit 6.256 BRT.



Die „Schwabenland" unmittelbar nach der Torpedierung durch das britische U-Boot „ Terrapin"

Die Beschädigung der „Schwabenland" durch die Torpedotreffer war erheblich. Hannes Kempf, zunächst Besatzungsmitglied des in Norwegen eingesetzten Katapultschiffes „Friesenland", im Oktober 1943 auf dem Seeschlepper „Atlas", der dem „Kommando Schiffe und Boote der Luftwaffe" in Kiel zugeordnet war, hat die damaligen Ereignisse miterlebt. Er berichtet: „Am 24. März 1944 erhielt der Schlepper ‚Atlas' die Order, sofort in den Egersund zu laufen und Hilfe zu leisten an der schwer beschädigten M / S ‚Schwabenland'. Das Katapultschiff fanden wir in einer Bucht an der Einfahrt zum

Flekkefjord mit starker Schlagseite und Leck an der Steuerbordseite mittschiffs. Die Besatzung war bis auf die Schiffsführung bereits von Bord. Wir versuchten, das Schiff leer zu pumpen, was uns auch mit viel Mühe gelang. Danach war M/ S ‚Schwabenland' wieder schwimmfähig und unser Auftrag erfüllt. Das Abdichten des Lecks und das Abschleppen des Schiffes wurde von einem anderen Kommando übernommen.

Es gelang, das havarierte Schiff am Egersund auf Strand zu setzen und später nach Oslo zu schleppen. Das nicht mehr reparable Schiff wurde ab 7. Februar 1945 als Wohnschiff im Oslofjord eingesetzt, später in Oslo-Sandvik, wo es das Kriegsende erlebte.

Das Ende: Versenkt im Skagerrak

Wie alle Männer der Handelsmarine, die nicht der Kriegsmarine angehörten und keine Soldaten waren, wurde der „Schwabenland"-Kapitän Alfred Kottas interniert. Er glaubte nicht, sein nicht mehr reparaturfähiges Schiff je wiederzusehen. Doch er sollte sich irren. Anfang Dezember 1946 holte man ihn plötzlich und für ihn überraschend aus dem Internierungslager, brachte ihn auf die bis in den letzten Winkel mit Gasmunition vollbeladene „Schwabenland" und befahl ihm, sein Schiff im Skagerrak zu versenken.

Wie schwer es Kapitän Kottas fiel, seine „Schwabenland" auf Befehl und unter Aufsicht der Engländer mit seiner tödlichen Fracht zu versenken, schilderte er in einem noch erhaltenen Brief vom 17. Dezember 1952 an den Chef der Deutschen Lufthansa:

„Sehr geehrter Herr Dr. Hädrich!

In meinen 12 Dienstjahren bei der Deutschen Lufthansa von Februar 1935 bis Juni 1947 waren auch für mich die Friedensjahre die schönsten unvergeßbaren Zeiten.

Die ‚Schwabenland' war mir, dem Junggesellen, eben alles. Sie war nicht nur mein Schiff, nein, sie war mein Heim, meine Arbeit, mein Arbeitsfeld, auf dem ich mich austoben konnte.

Und zum Schluß, am 31. Dezember 1946, mußte ich ‚sie' auf Order vom Feind noch versenken mit widerlichstem Giftgas, 7.500 Tonnen ekelhaftestem Stoff, der uns manchmal in Nase, Schlund und Augen spürbar war. Das war schon bittere Medizin, aber sie mußte noch geschluckt werden.

Während des Untergangs der ‚Schwabenland' stand ich ganz für mich allein auf dem Schlepper, der uns an Bord genommen hatte, meistens das Doppelglas vor den Augen, vielleicht um ‚ihr' irgendwie näher zu sein. Zuerst noch auf ebenem Kiel, langsam vollaufend, versank das treue Schiff dann schnell über das Heck in der groben See, in der Nordsee, wo sie am tiefsten ist. Die Mütze in der Hand stand ich noch eine Weile da. Man war seltsam verschlossen, man heulte nicht, man betete nicht und man fluchte nicht, man setzte langsam die Mütze auf und - lebte weiter. Jawohl!

Ein neuer Lebensabschnitt mußte jetzt angefangen werden, das war sicher. Vorbei war das Leben auf der schönen, weiten und grausamen See, zerschlagen war die Heimat, Schiffahrt, Reederei und die Flagge.

Einige Übergangsstationen für mich ins Leben an Land waren dann: Lagerarbeiter, Tischlergehilfe, Holzschnitzer und Wachmann im Hafen, nicht immer angenehm, aber immerhin ernährend.

1949 bringt mich eine grausame Rippenfell- und Lungenentzündung von halbjähriger Dauer fast um. Stark wertgemindert lerne ich langsam wieder gehen. Das Geld war fast alle, Krankenkassen etc. zahlten nichts mehr. Da nimmt mich eine Kaffeefirma als Vertreter an, für die weitläufigen, westlichen Randgebiete von Hamburg, dort wo die reine Luft weht. Das war mein Glück. Schwer und langsam ging es vorwärts; aber jetzt ernährt mich meine Arbeit und auf Befragen male ich es noch rosiger. Jammern finde ich blöd, und Mitleid ist irgendwie erniedrigend.

Alles wird für mich darauf ankommen, wie lange ich noch laufen und arbeiten und eventuell noch etwas ersparen kann.

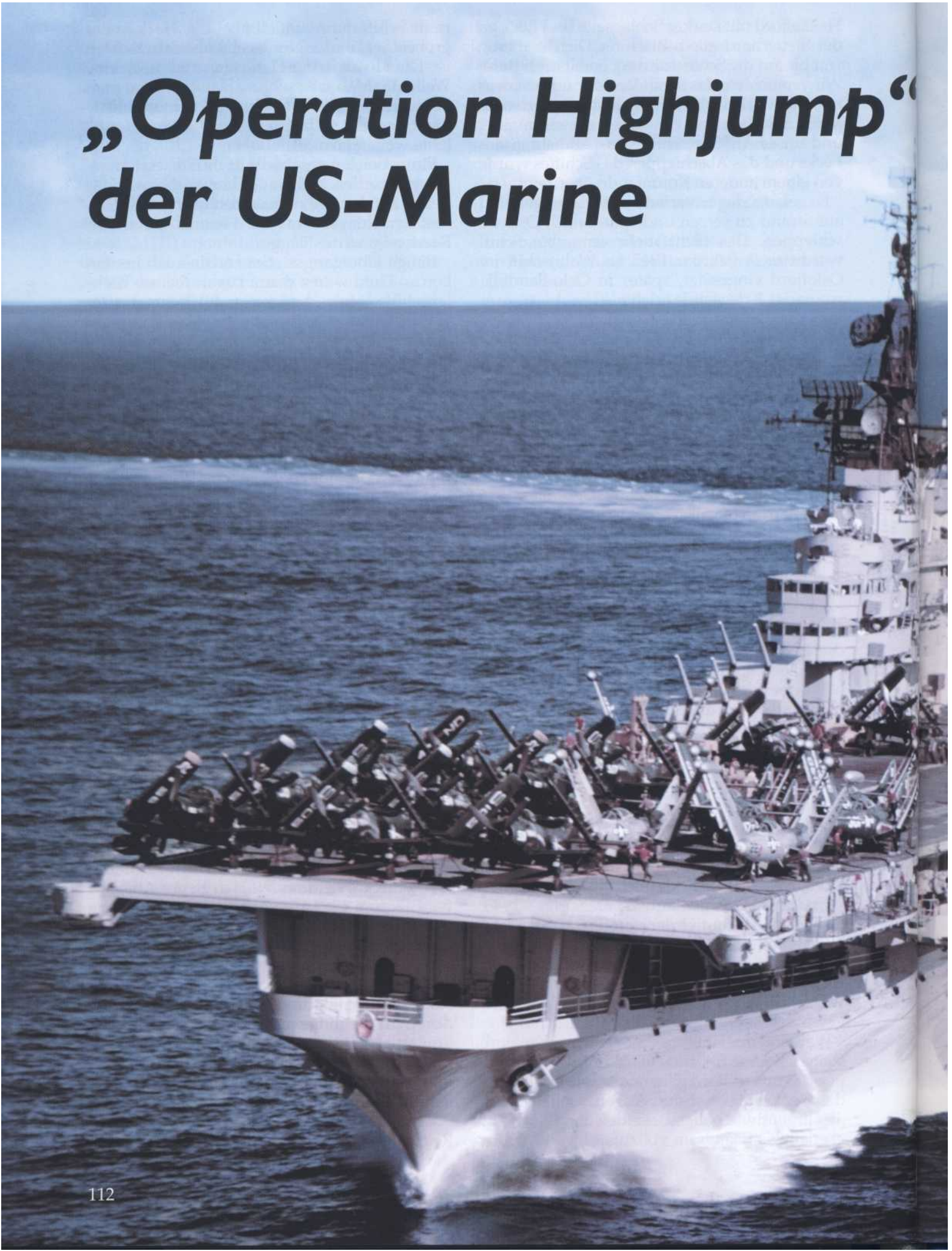
Das ist das erste Mal, daß ich über das Ende der ‚Schwabenland' geschrieben habe. Es gab aber auch keine Stelle, wohin man berichten oder wo man sich melden konnte ... "[36]

Seit der Kapitän diesen Brief verfaßt hatte, lebte er noch fast 17 Jahre völlig zurückgezogen in Hamburg-Eppendorf. Er starb im Alter von 84 Jahren und wurde am 13. Juni 1969 um 12 Uhr mittags auf dem Ohlsdorfer Friedhof in Hamburg beigesetzt.

Über seinen Tod berichtete die in Hamburg erscheinende Zeitung *Die Welt* in der Ausgabe vom 13. Juni 1969 auf der Lokalseite Hamburg unter der Uberschrift „Kapitän Kottas gestorben". In der einspaltigen, gerade mal 28zeiligen Notiz wird unter anderem erwähnt, daß M/S „Schwabenland" unter Führung von Alfred Kottas Kaiserpinguine für den Berliner Zoo aus der Antarktis mitgebracht hatte. Doch über die großartige Leistung der Forscher, Flugzeugführer und Luftbildner, die zur Besitzergreifung von Neu-Schwabenland in der Antarktis führte, wird kein Wort verloren.

Warum? Weil die Expedition zur Zeit Dritten Reiches stattgefunden hatte?

„Operation Highjump“ der US-Marine



Die Hinterlassenschaft des Zweiten Weltkrieges

War die Deutsche Antarktische Expedition 1938 / 39 unter Alfred Ritscher selbst schon vor Ausbruch des Krieges kein großes Thema gewesen - zunächst aus Gründen der Geheimhaltung, dann aus politisch-diplomatischen Erwägungen heraus -, so denkt nach 1945 in Deutschland, aber auch in vielen anderen Ländern der Welt niemand mehr an diese großartige Unternehmung auf dem sechsten Kontinent am Ende der Welt.

Die Menschen im besiegten, zerbombten, zerstörten, mehrfach geteilten Deutschland, in den Trümmerstädten, den ausgebrannten Häusern, haben im Krieg vieles, manche alles verloren. Jetzt stehen sie vor einer ungewissen Zukunft. Die meisten der aus dem deutschen Osten in den Westen geflohenen Menschen besitzen nur noch das, was sie auf dem Leibe tragen, sie hausen in überfüllten Flüchtlingslagern, in Massenquartieren oder in den Kellern halbzerstörter Häuser. Mehr als eine Million deutscher Soldaten befindet sich noch in russischer, amerika-

Der Flugzeugträger „Philippine Sea", das Hauptschiff der „Operation Highjump", in einer Aufnahme aus dem Jahr 1955

nischer, britischer oder französischer Gefangenschaft. Ganz zu schweigen von den Millionen toten deutschen Soldaten und Zivilisten, die von ihren Hinterbliebenen betrauert werden.

Das ist die Hinterlassenschaft des Zweiten Weltkrieges für das Deutsche Reich, das als Verlierer aus dem gigantischen globalen Ringen hervorgegangen ist. Viele Deutsche erwartet nichts Gutes, sie fürchten Schlimmes — wehe den Besiegten!

Adolf Hitler und sein Reichspropagandaminister Joseph Goebbels, die zwei wichtigsten Männer des Dritten Reiches, hatten sich noch vor dem Zusammenbruch durch Freitod dem Zugriff der Alliierten entzogen. Die anderen Verantwortlichen des Dritten Reiches aus Partei, Politik, Wehrmacht, SS, Polizei, Wirtschaft und Arzteschaft werden bei Kriegsende oder danach von den Besatzungsmächten verhaftet und in Nürnberg, der ehemaligen „Stadt der Reichsparteitage der NSDAP", in 13 Prozessen wegen Kriegsverbrechen, Verbrechen gegen die Menschlichkeit, Planung und Führung eines Angriffskrieges und Mitgliedschaft in einer verbrecherischen Organisation angeklagt. Am 6. Oktober 1945 wird die Anklage erhoben, am 20. November 1945 beginnt der Prozeß, und am 1. Oktober 1946 ergehen die Urteile: zwölfmal Todesstrafe, dreimal lebenslängliche Haft und drei Freisprüche. Die zum Tode Verurteilten werden am 16. Oktober 1946 hingerichtet.

Amerika sucht Adolf Hitler

Martin Bormann, dem „Sekretär Hitlers", wie er sich selbst nannte, glückte nach dem Freitod des Reichskanzlers am 1. Mai 1945 noch der Versuch, aus dem eingeschlossenen Berlin auszubrechen. Somit konnte er sich der drohenden Verhaftung entziehen. Er war unauffindbar und galt als „verschollen". War ihm möglicherweise doch noch die Flucht aus Deutschland gelungen?

Doch wo Bormann tatsächlich geblieben war, dafür interessierten sich nur wenige. Und der Reichskanzler Adolf Hitler selbst war für die meisten Deutschen tot.

Nicht aber für die Amerikaner. Sowohl die Medien als auch die breite Öffentlichkeit in den USA zeigten ein ungewöhnlich großes Interesse am Schicksal Adolf Hitlers.

Zweifel wurden laut über die Angaben der Russen, die vor den Amerikanern in Berlin gewesen waren, daß sie tatsächlich den toten Adolf Hitler gefunden hätten, sowie an ihrer Aussage, sie hätten die Leiche Hitlers außerhalb von Berlin an einem unbekannten Ort eingeäschert. Beides war für die Amerikaner nicht nachprüfbar, so daß Zweifel berechtigt erschienen.

Die erste große Zeitschrift in den USA, die den Tod Adolf Hitlers in Frage stellte, war das Magazin *TIME* in New York. In der Ausgabe vom 7. Mai 1945 veröffentlichte sie eine Geschichte, die die Diskussion über die Frage von Tod oder Leben und den möglichen Verbleib Hitlers nicht nur in den USA, sondern weltweit anheizte.

Das Magazin behauptete, daß der in Berlin von den Russen aufgefundene Leichnam Hitlers nicht der Führer Adolf Hitler gewesen sei, sondern ein Doppelgänger von ihm mit dem Namen August Wilhelm Bartholdy, ein Lebensmittelhändler aus Plauen im Vogtland. Dieser Mann solle eine verblüffende Ahnlichkeit mit Adolf Hitler gehabt haben und sei für seine Doppelgängerrolle intensiv geschult worden. Danach habe man ihn in der zweiten Aprilhälfte 1945 nach Berlin gebracht, um ihn im heldenhaften Einsatz die Reichskanzlei verteidigen zu lassen, während der richtige Adolf Hitler die lange geplante Flucht ins Ausland angetreten habe.

Immer neue Versionen vom Überleben Hitlers in Berlin und seiner Flucht erschienen groß aufgemacht in amerikanischen Zeitungen, stets davon ausgehend, Hitler habe den Krieg überlebt und ihm sei die von langer Hand vorbereitete Flucht aus Berlin ins Ausland gelungen.

An dieser Informationsflut zum Thema Hitler-Flucht beteiligte sich auch eine chilenische Zeitung, die behauptete, Hitler, Eva Braun und einige Getreue des Führers, unter anderem auch Martin Bormann, wären am 30. April 1945 von Berlin-Tempelhof nach Tondern geflogen. Von dort habe sie eine andere Maschine nach Kristiansund in Norwegen gebracht. Hier habe bereits seit dem 24. April eine Gruppe deutscher U-Boote gewartet, die Hitler und seine Begleitung schließlich an Bord genommen und nach Südamerika gebracht hätten.

„Kommandant, Sie haben Hitler versteckt!"

Deutsche U-Boote, die sich angeblich in großer Zahl kurz vor Kriegsende aus deutschen Häfen, vor allem aber von Norwegen aus, nach Südamerika abgesetzt hatten, spielten trotz Mangels an Beweisen in den Spekulationen, die US-amerikanische, argentinische und chilenische Zeitungen über die Hitler-Flucht verbreiteten, den Schwerpunkt.

Am frühen Morgen des 17. August 1945 passiert etwas Unvorhergesehenes: Nach 66tägiger Unterwasserfahrt taucht das deutsche U-Boot U 977, das mit dem Walter-Schnorchel über eine der neuesten Schnorchelanlagen für Langzeittauchgänge verfügt, vor der argentinischen Küste auf. Noch außerhalb der Dreimeilenzone läßt der Kommandant Heinz Schaeffer durch Lichtzeichen an die Signalstelle „German Submarine" absetzen.

Kurze Zeit später treffen das Minenräumboot „Py 10" und zwei Unterseeboote bei dem gestoppt liegenden deutschen U 977 ein. Auf Englisch teilt man Schaeffer mit, daß ein Kommando an Bord kommen würde. Ein Motorkutter wird zu Wasser gelassen, er bringt das Kommando, bestehend aus einem Offizier, einem Unteroffizier und mehreren Matrosen, zu dem U-Boot. An Oberdeck macht der deutsche U-Boot-Kommandant dem argentinischen Offizier Meldung und geleitet ihn auf den Turm. Der argentinische Offizier erläutert seine Aufgabe, das Boot unversehrt in den Hafen von Mar del Plata zu bringen. Schaeffer befehligt zum letzten Mal sein Boot U 977.

Nach der Ankunft im Hafen werden Schaeffer und seine Besatzung als Kriegsgefangene der argentinischen Flotte auf den Kreuzer „Belgrano" gebracht; sie werden dort gut untergebracht und verpflegt, Schaeffer erhält eine Offizierskabine. Am Nachmittag wird Heinz Schaeffer dem Stützpunktkommandanten vorgestellt, es ist mehr eine Unterhaltung als ein Verhör, sie wird in Englisch geführt.

Der argentinische Flottenchef sagt zu, die ihm von Schaeffer ausgehändigten Unterlagen und Dokumente weiterzugeben; er gehe davon aus, daß diese schnellstens von seiner vorgesetzten Stelle geprüft würden, was auch geschieht.

Doch da passiert etwas Sensationelles, was die Weltpresse auf den Plan ruft. Heinz Schaeffer berichtet darüber in seinen Erinnerungen: „Die argentinischen Behörden überzeugten sich von der Richtigkeit meiner Angaben. Doch während diese Untersuchung schwebte, begann die Zeitung ‚El Dia' in Montevideo eine verhängnisvolle Kampagne im Sinne der Behauptung, daß Hitler an Bord meines U-Bootes nach Patagonien und dann in die Antarktis geflohen sei. Man kann sich denken, wie diese Geschichte in der ganzen Welt wirkte. Das Stichwort aus Montevideo wurde überall aufgegriffen. Sensationsberichte überfluteten die Weltpresse. Ich saß indessen in Gefangenschaft und war zum Schweigen verurteilt.

Eines Tages gab es eine Überraschung. Ich wurde einer Gruppe hoher angloamerikanischer Offiziere vorgeführt, einer Untersuchungskommission, die eigens nach Argentinien angereist war, um den ‚mysteriösen Fall von U 977' aufzuklären. Diese Herren waren hartnäckig.

‚Sie haben Hitler versteckt! Reden Sie schon! Wo steckt er?'

Da ich ihnen nichts anderes sagen konnte, als ich bereits den Argentiniern gegenüber erklärt hatte, wurden sie ungeduldig; denn draußen in der Welt verursachte die Reise meines Bootes immer noch Schlagzeilen. Keine Zeitung erkannte die große Leistung einer der ersten Unternasser-Langstrecken-Fahrten der Kriegsgeschichte an. Alle Berichte, Informationen, Reportagen, Spekulationen und zusammengelogenen Geschichten drehten sich immer wieder um das gleiche Thema: ‚Hitler-Verstecker Heinz Schaeffer'.

Dieser aber stand zur Wahrheit und brachte die Herren in Harnisch, die da unbedingt anhand seiner Informationen den längst totgesagten Führer noch fangen wollten. Um mich unter stärkeren Druck setzen zu können, veranlaßten sie meine Verbringung in die USA. Meine Mannschaft und mein braves Boot ‚U 977' folgten nach.

Ich landete in einem Lager für prominente Kriegsgefangene in Washington, wo sich hohe deutsche militärische Persönlichkeiten befanden. Wochenlang wurde mir immer und immer wieder von den Amerikanern der Satz entgegengeschleudert: ‚Sie haben Hitler versteckt!' Wochenlang versuchte ich nachzuweisen, wie unsinnig dieses ganze Gerede war. Schlüssige Beweise konnte ich ebenso wenig vorlegen, wie man mir andererseits etwas nachzuweisen vermochte. Nachdem in Washington meine Angelegenheit klargestellt war, die Behandlung war keinesfalls unkorrekt, wurde ich nach Deutschland verschifft, landete aber in Antwerpen, da alle deutschen Häfen mit beschlagnahmten Schiffen überfüllt waren.

Hier nahmen mich die Engländer in Empfang, steckten mich in ein Gefangenencamp für ‚schwere Fälle' und versuchten noch einmal das, was die Amerikaner zuvor vergeblich versucht hatten. Auch diese Vernehmungen überstand ich. Nach weiteren erfolglosen Bemühungen, von mir zu erfahren, wo ich Hitler versteckt hätte, wurde ich entlassen."'

Heinz Schaeffer war wieder in Deutschland. Doch er blieb nicht lange. 1950 kehrte er seiner Heimat den Rücken und wanderte nach Argentinien aus. Dort schrieb er unter dem Titel LT *977: Geheimfahrt nach Südamerika* ein aufschlußreiches Buch über seine Erlebnisse.

Oben links: Admiral Byrd (rechts) plant einen Aufklärungsflug. Hinter ihm drei seiner engsten Berater (v.l. n. r.): Kapitän zur See G.F. Kosco und Fregattenkapitän C.M. Campbell, im Vordergrund Kapitän zur See H.R. Horney, Byrds Stabschef.

Bild unten: Das dem Konvoi der Mittelgruppe angegliederte U-Boot „Sehnet" erwies sich als deutlicher Hemmschuh: Im Packeis des Rossmeeres stellte sich dessen Manövrierunfähigkeit heraus, weshalb es wie hier immer wieder aus riskanter Lage

befreit werden mußte. Schließlich diente „Sehnet" im offenen Wasser der Scott-Insel als Wetterstation.
Oben Mitte: Sechs große Flugzeuge Douglas R4D hatte der Flugzeugträger „Phillipine Sea" an Bord.

Oben rechts: Eine Douglas-Maschine startet zur Basisstation „LittleAmerica`: Unten: US-Marinesoldaten testen in der Walbucht ein 16 Tonnen schweres Amphibienkettenfahrzeug, das sowohl im Wasser als auch an Land und auf Eis operieren kann.

Hitler in Neu-Schwabenland?

Der amerikanische Polarforscher Richard Evelyn Byrd, der vor den Teilnehmern der Deutschen Antarktischen Expedition 1938 / 39 einen Vortrag gehalten hatte, war nach dem Zweiten Weltkrieg zum Admiral der US-Marine aufgestiegen. Er sammelte alles, was über die Antarktis und insbesondere über Neu-Schwabenland in den Gazetten veröffentlicht wurde. Das Thema interessierte aber auch höchste Kommandostellen der US-Marine. Hier hatte man die Vernehmungsprotokolle „U 977 - Kornmandant Heinz Schaeffer" besonders aufmerksam studiert. Hatte Schaeffer tatsächlich die Wahrheit gesagt, die volle Wahrheit?

Der südamerikanische Journalist Ladislao Szabo, ein Argentinier, der sich ebenfalls intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt und gründlich recherchiert hatte, lenkte die Aufmerksamkeit der Offentlichkeit, auch die der USA, im Jahre 1947 auf sein Buch *Hitler estd vivo* (Hitler lebt). In ihm geht der Autor der Frage nach einem „neuen Berchtesgaden in der Antarktis" nach. Dem Buch ist ein Vorwort von Clemente Cimorra vorangestellt, der versichert, daß die Argumente Szabos „wirklich beeindruckend" seien, denn nun wisse man, daß der „schwarze Vogel Hitler" seine Flügel über 14 Millionen Quadratkilometer der weißen unschuldigen Unendlichkeit des antarktischen Kontinents ausgebreitet habe. Szabo behauptet, daß nach der Deutschen Antarktischen Expedition 1938 /39 das Flugzeugstützpunktschiff „Schwabenland" auf Anordnung des späteren Großadmirals Karl Dönitz in der Antarktis das „neue Berchtesgaden" aufgebaut habe. Dorthin sei Hitler mit seiner Frau, seinen Kindern und seinem Hofstaat - sie seien mit einem U-Boot-Konvoi dorthin gebracht worden - geflüchtet. Abschließend fordert der Autor die „Großen Vier", die Regierungschefs der USA, Großbritanniens, Frankreichs und der Sowjetunion, auf, den versteckten deutschen Diktator sofort zu suchen und festzunehmen. Das sei eine Gewissensaufgabe, um die Wiederkehr des Nazismus zu verhindern.

Obwohl Szabos Publikation von Halbwahrheiten, Unwahrheiten und Spekulationen strotzt, erregte sie Aufsehen in Südamerika, in den USA und, nachdem Presseagenturen darüber berichtet hatten, in der ganzen Welt. Hitler in Neu-Schwabenland?! Niemand konnte das beweisen. Es gab allerings auch keinen Gegenbeweis.

Die Amerikaner waren aber bereits zuvor auf anderen Wegen auf Aussagen gestoßen, die vermuten ließen, daß sich die Deutschen während des Krieges in Neu-Schwabenland festgesetzt und einen militärischen Stützpunkt errichtet haben könnten So sollen Heinz Siewert und Richard Wehrend, die Teilnehmer an der Deutschen Antarktisexpedition 1938 / 39 waren, berichtet haben, daß sie auch noch nach Beendigung der Expedition auf der „Schwabenland" gedient hätten, um verschiedene Ausrüstungsgegenstände in die Antarktis zu bringen. Merkwürdigerweise werden Siewert und Wehrend in diesem Zusammenhang als „Soldaten" zitiert.

Einen zweiten Hinweis gibt es angeblich von Großadmiral Karl Dönitz. Noch im Jahr 1944 soll er als Chef der U-Boot-Flotte und Oberbefehlshaber der deutschen Kriegsmarine in einer Ansprache vor U-Boot-Fahrern versichert haben: „Die deutsche U-Boot-Flotte ist stolz darauf, daß sie für den Führer in einem anderen Teil der Welt ein irdisches Paradies errichtet hat, eine uneinnehmbare Festung." Diese Aussage des späteren Hitler-Nachfolgers bezogen die Amerikaner auf Neu-Schwabenland. Dönitz erklärte nach dem Krieg, er habe diese Aussage nie gemacht.

Das Zitat wurde durch den israelischen Schriftsteller und ehemaligen Geheimagenten Michael Bar-Zohar überliefert. In seinem Buch *The Avengers* (Die Rächer) schreibt er außerdem: „Im März 1945 wurde dem State Department in Washington ein ausführlicher Bericht unterbreitet, in dem es hieß: ‚Das Nazi-Regime hat genaue Pläne für die Verfolgung seiner Doktrin und der Herrschaft nach dem Krieg. Einige dieser Pläne sind schon zur Wirkung gelangt."`

Die Amerikaner jedenfalls scheinen entschlossen zu sein, der Sache auf den Grund zu gehen. Ihre folgenden Schritte jedenfalls legen den Schluß nahe, daß sie davon überzeugt sind, daß in der Antarktis eine Gefahr heranwächst, die beseitigt werden müsse. Möglicherweise glaubten sie sogar tatsächlich, daß Hitler sich in Neu-Schwabenland aufhielt. Sollte dies der Fall gewesen sein, so dürften sie sich durch Szabos Veröffentlichung im nachhinein in ihrer Annahme bestätigt gefühlt haben.

Mit einer US-Armada in die Antarktis

Bereits im Sommer 1946 laufen in den USA die Vorbereitungen für die größte Antarktisexpedition an, die jemals durchgeführt wurde. Unter dem Decknamen „Operation Highjump" plant die US-Marine offiziell die Erprobung von Mannschaften und Material unter so extremen Bedingungen, wie sie nur in antarktischen Regionen zu finden sind. Die Expedition hat somit

vorrangig militärischen Charakter. Die Entdeckungen und wissenschaftlichen Erkenntnisse, die man sich dabei erhofft, stehen in diesem Kontext.

Wie wichtig den Amerikanern das bevorstehende Unternehmen zu sein scheint, ist bereits anhand der Zusammensetzung der Planungskommission zu ersehen, der höchstrangige Offiziere der US-Marine angehören: der Chef der US-Marine, Admiral Chester W. Nimitz, Vizeadmiral Forrest P. Sherman und Konteradmiral Roscoe F. Good. Konteradmiral H. Cruzen wird die Detailplanung übertragen, Marinestaatssekretär James V. Forrestal die Federführung.

Mit dabei ist selbstverständlich Admiral Richard Evelyn Byrd. Als einziger ranghoher Marineoffizier mit Polarerfahrung wird er im Auftrag der US-Marine die „Operation Highjump" in Vertretung von Admiral Nimitz befehligen. Für Byrd ist es die fünfte von ihm persönlich geleitete Polarexpedition, und es ist seine erste Expedition, die, abgesehen von einigen Heeres- und Zivilbeobachtern, ausschließlich unter Beteiligung von Marineleuten verläuft.

Nach gründlichen Beratungen wird entschieden, wie sich die Schiffskonvois, die im antarktischen Sommer, spätestens im Dezember 1946, auf die Reise ins ewige Eis geschickt werden sollen, zusammensetzen werden. Die „Operation Highjump" wird durch den Flottenverband Task Force 68 ausgeführt. Flaggschiff und zugleich allgemeines Verbindungsschiff ist die „Mount Olympus", die auch die Mittelgruppe unter Konteradmiral Cruzen, eine der drei Einsatzgruppen, anführt. Admiral Byrd geht am 2. Dezember 1946 an Bord dieses Schiffes. Es kommen noch die Eisbrecher „Northwind" und die erst frisch vom Stapel gelaufene „Burton Island", die bewaffneten Frachter „Yancey" und „Merrick" sowie das U-Boot „Sennet" hinzu. Dieser Konvoi startet von Norfolk, Virgina, bzw. Port Hueneme und San Diego, Kalifornien, aus, fährt durch die Kanalzone zur Scott-Insel und weiter zur Walbucht. Diese gilt als eine der günstigsten Ankerstellen der Antarktis. Von hier aus lassen sich Flüge bis über den Südpol hinaus unternehmen.

Die von Kapitän zur See Charles A. Bond kommandierte Westgruppe setzt sich zusammen aus dem Zerstörer „Henderson", dem Treibstofftanker „Cacapon" und dem Flugbootmutterschiff „Currituck", das drei Flugboote mit drei Flugbootbesatzungen an Bord hat. Diese drei Schiffe beginnen ihre Reise in Norfolk und fahren durch die Kanalzone zur Peter-I.-Insel.

Die Ostgruppe unter Kapitän zur See George J. Dufek besteht aus der „Brownson", einem weiteren Zerstörer, dem Treibstofftanker „Canisteo" und dem Flugbootmutterschiff „eine Island" ebenfalls mit drei Flugbooten und drei Flugbootbesatzungen. Diese Gruppe beginnt ihre Fahrt in San Diego und San Pedro, Kalifornien, und nimmt via Marquesas-Inseln Kurs auf die Balleny-Inseln.

Hinzu kommt ein Flugzeugträger. Es handelt sich um die „Philippine Sea", eines der größten und modernsten Kriegsschiffe der US-Marine, das erst am 29. Dezember 1946 in Norfolk ausläuft und etwa einen Monat später zu der Mittelgruppe dazustoßen wird. Es hat sechs Flugzeuge, große Douglas-Eindecker vom Typ R4D, sowie Hubschrauber an Bord.

An Bord der insgesamt 13 Schiffe werden sich sage und schreibe 4.000 Mann befinden: Marineinfanteristen, Seeleute, Bordpersonal und einige Wissenschaftler. Letztere setzen sich neben ein paar Zivilforschern vor allem aus Spezialisten vom Heer und von der Marine zusammen, aber auch staatliche Stellen sind beteiligt wie der Geological Survey, der Fish and Wildlife Service und der Coast and Geodetic Survey. Für alle Expeditionsmitglieder wird Proviant für acht Monate mit auf die Reise genommen. Zuzüglich zu den Flugzeugen, Transportmaschinen und Fernaufklärern, sowie Hubschraubern werden Planierraupen, Zugmaschinen, Geländefahrzeuge und sonstiges technisches Gerät mitgeführt.

Unklarheit bestand bei den Planern der „Operation Highjump" anfänglich darüber, ob diese Expedition den Medien und damit der amerikanischen Offentlichkeit als „wissenschaftliche" oder als „militärische" präsentiert werden solle. Die offizielle Sprachregelung deutete auf ein „sowohl als auch" hin: „Material- und Mannschaftserprobung unter antarktischen Bedingungen".

Richard Byrd veröffentlicht im Oktober 1947 in dem weltweit anerkannten *National Geographic Magazine* einen fast 100 Seiten umfassenden Bericht über die von ihm geleitete Expedition. Unter der Überschrift „Our Navy Explores Antarctica" (Unsere Marine erforscht die Antarktis) schreibt er, daß sie dazu gedacht war, dem amerikanischen Volk zu demonstrieren, daß die Marine nicht allein kriegsentscheidenden Charakter trage, sondern auch in Zwischenkriegszeiten unerläßlich sei.[38] Illustriert ist der Beitrag mit Fotos von Schwimmpanzern, Kettenfahrzeugen, Bulldozern, Soldaten, Flugzeugen und Hubschraubern, die bei der „Operation Highjump" in der Antarktis zum Einsatz kamen.

Oben: Für „Gods own country" wird auf „LittleAmerica" die US-Flagge gehißt. Sie wurde nie wieder heruntergeholt. Nach Beendigung der „ Operation Highjump " flatterte sie weiter über dem verlassenen Basislager. Unten: Mit zwei dieser Douglas Maschinen R4D überflog Admiral Richard Byrd am 15./16 Februar 1947 den Südpol. Was den Motor- und Heizungsausfall sowie weitere Unannehmlichkeiten an den völlig intakten Flugzeugen unterwegs verursachte, blieb ungeklärt.

Oben: Jedes Flugbootmutterschiff hatte für Erkundungen der Küstenbereiche und für Inlandsflüge drei Flugboote an Bord. Im Bild das Deck der zur Ostgruppe gehörenden „eine Island`".

Mitte: Wertvolle Zeit ging verloren, weil sich die Eisbrecher — hier die „Northwind" (links im Bild) — mühsam durch das Packeis des Rossmeeres kämpfen mußten.

Unten: Erst Ende Januar 1947 erreicht die Mittelgruppe des an der .. Oteration Hi(fhiumv " beteili(ften Konvois ihr Ziel „Little America `; wo ihre Basisstation errichtet wird. Am 23. Februar wird diese schließlich wieder aufgegeben.

Der Durchführungsplan für die „wissenschaftlich-militärische" Operation sieht vor, daß sich die drei Einsatzgruppen wie folgt aufteilen: Die von Admiral Byrd geleitete Mittelgruppe soll die Scott-Insel ansteuern und auf dem schon während früherer Expeditionen genutzten Stützpunkt „Little America" im McMurdo-Sund ein Basislager samt Flugfeld errichten, um von dort aus Erkundungs- bzw. Fotovermessungsflüge in das unbekannte Innere der Antarktis unternehmen zu können. Die West- und die Ostgruppe haben beide die Aufgabe, in ihrem jeweiligen Bereich die antarktische Küste zu erkunden und von den Flugbootmutterschiffen aus Flüge ins Landesinnere zu unternehmen. Sie sollen im Bereich der westantarktischen Küste und der Antarktischen Halbinsel bzw. im Bereich der Küste der Ostantarktis Wetterstation errichten und die Flugoperationen überwachen.

Grob gesehen ist dies die Aufgabenstellung für die „Operation Highjump", deren Vorbereitung und Organisation mit großer Eile, beinahe überhastet, vorangetrieben werden mußte, da hierfür nur äußerst wenig Zeit zur Verfügung stand. So wurden etwa keine Testflüge mit den Douglas-Flugzeugen durchgeführt, obwohl es die größten waren, die je von einem Flugzeugträger aus gestartet werden sollten. Dies sollte den Technikern später vor Ort noch manch Kopfzerbrechen bereiten. Weshalb diese Aufgeregtheit so kurz nach der siegreichen Beendigung des Zweiten Weltkrieges? Welchen neuen Krieg hatten die USA im Auge, wenn Byrd davon spricht, daß er sich und die Marine „zwischen den Kriegen" sieht?

Zunächst ist zur Kenntnis zu nehmen, daß Neu-Schwabenland in dem Bericht des Admirals keinerlei Erwähnung findet. Das scheint nur logisch, denn das von Alfred Ritscher 1939 entdeckte Land liegt den von den drei Byrd-Gruppen im Pazifischen Ozean angesteuerten Inseln - der Peter-I.-Insel, der Scottinsel und den Balleny-Inseln - genau gegenüber, auf der entgegengesetzten Seite des antarktischen Kontinents: im Atlantisch-Indischen Südpolarbecken in der Nähe des Weddellmeers. Zwischen der Scott-Insel und Neu-Schwabenland beträgt die direkte Entfernung gut 4.000 Kilometer, die kürzeste Entfernung ist die zur Peter-I.-Insel, doch selbst das ist noch eine Strecke von reichlich 3.000 Kilometer Luftlinie - Entfernungen, die mit Flugzeugen wie den mitgeführten auch nicht annähernd zurückzulegen gewesen wären.

Der Operationsplan enthält jedoch folgendes interessantes Detail: Die beiden am Rand operierenden Gruppen sollen sich während ihrer Mission mit ihren je drei Schiffen von 90° West aus in östlicher bzw. von den Balleny-Inseln aus in westlicher Richtung an der Küste entlangbewegen, und zwar soweit, bis sie gemeinsam einen Kreis um den Kontinent geschlossen haben. Ziel und Treffpunkt ist die Gegend um den Nullmeridian, jenes Gebiet also, in der das Königin-Maud-Land zu finden ist, das Neu-Schwabenland beinhaltet. Kurzum, das Ziel dieser „Einkreisung eines Kontinents", wie Byrd selbst sich ausdrückt, ist es, ihn „von drei Fronten her zu attackieren".[39]

Die drei Schiffe der Westgruppe treffen kurz nach Weihnachten 1946 nördlich der Balleny-Inseln ein, unmittelbar vor dem südlichen Polarkreis. Ein paar Tage vor Silvester sind auch die drei Schiffe der Ostgruppe an ihrem Zielpunkt, der Peter-I.-Insel, versammelt. Der Einsatz der Mittelgruppe in der Antarktis beginnt einen Tag vor Neujahr.

Um auf die Frage „wissenschaftlich oder militärisch" zurückzukommen: Bemerkenswert ist, daß die Medien bei der Planung und der Realisierung der Expedition eine nicht ganz unbedeutende Rolle spielen. Elf Korrespondenten fahren mit in die Antarktis: neun Zeitungsreporter und zwei Rundfunkleute. Vertreten sind die drei großen internationalen Presseagenturen Reuters, AP und UPO, mehrere große Zeitungen und führende Rundfunkstationen. Dieser Medienaufwand ist für eine rein wissenschaftliche Expedition völlig ungewöhnlich und bestätigt, daß hinter dem mit Kriegsschiffen, Marinesoldaten und Flugzeugen durchgeführten Unternehmen tatsächlich mehr steckt.

Was die Amerikaner tatsächlich in der Antarktis erreichen oder entdecken - oder sogar bekämpfen - wollen, darüber kann nur spekuliert werden. Muß nicht hinter diesem ungewöhnlich großen Aufwand von Kriegsschiffen, Flugzeugen und Soldaten für eine angeblich „wissenschaftliche Expedition" mehr stecken und welches Ziel hatten die USA in der Antarktis tatsächlich im Visier?

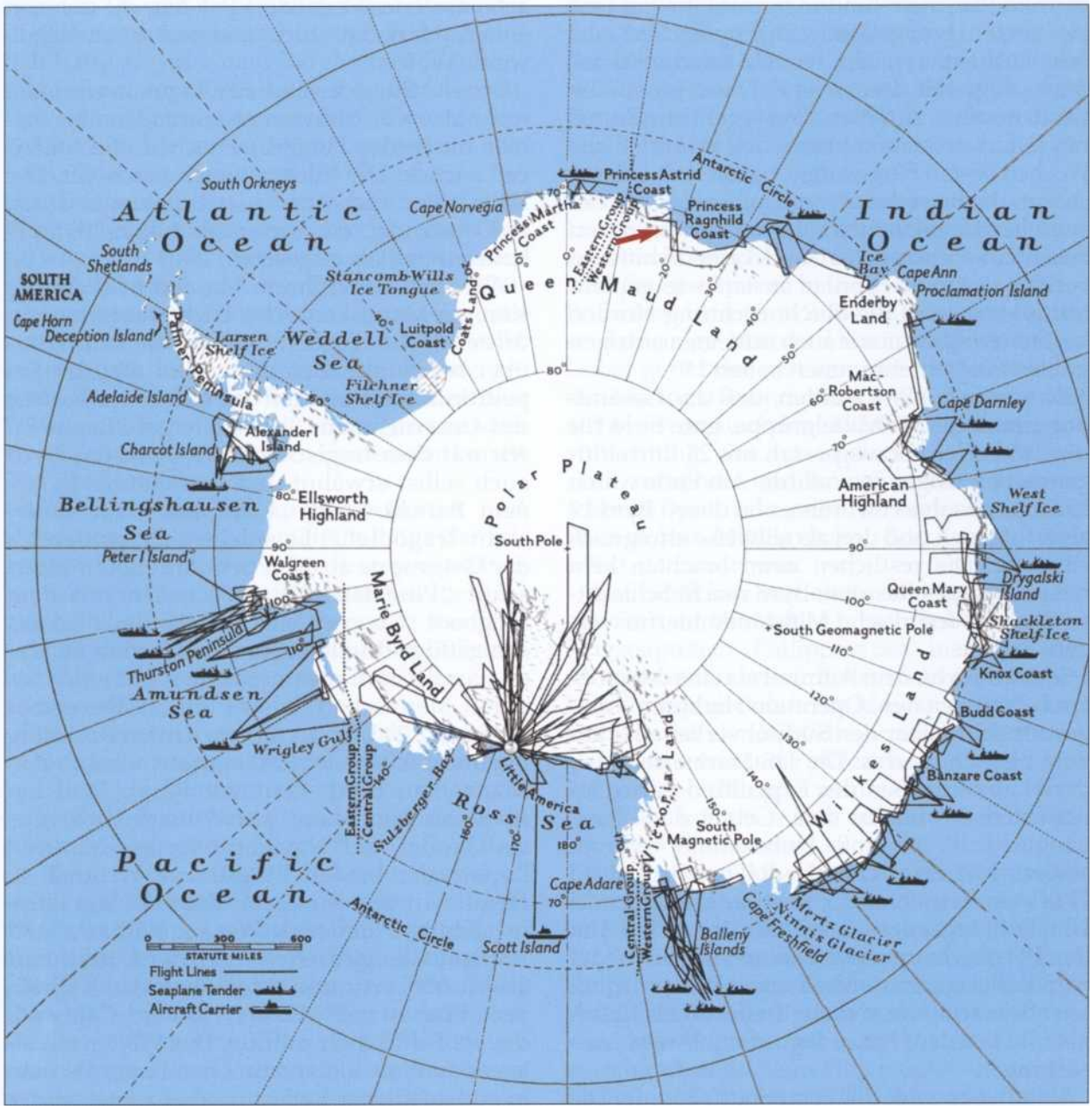
Unvorhergesehene Zwischenfälle

Während sich die Konvois zum Teil noch auf dem Weg in die Antarktis befinden, wird am 26. Dezember 1946 von britischer Seite bekannt gegeben, daß eine britisch-norwegische Expedition in den Südpolargewässern der Bahia Marguerite unterwegs sei und Admiral Byrd zur Unterstützung zur Verfügung stehe. Weitere acht Nationen, darunter auch Ruß-

land und Kanada, sind zur gleichen Zeit zwecks Klima- und Wetterstudien in der Antarktis tätig. Sind diese Länder von den Amerikanern vorab über den Grund ihrer „Operation Highjump" und deren Ziel informiert worden?

In inoffiziellen Darstellungen über die Byrd-Expedition ist meist unisono die Rede davon, daß der Admiral bereits drei Wochen nach Eintreffen in der Antarktis den plötzlichen Abbruch der „Operation Highjump" sowie die sofortige Rückkehr aller Schiffe in die USA befiehlt. Als Zeitpunkt wird allgemein der 3. März 1947 angegeben. Der Abbruch nach so kurzer Zeit soll fast panikartig erfolgt sein, so daß angeblich neun Flugzeuge mit ihren Besatzungen im ewigen Eis zurückgelassen werden mußten.

Diese Angaben stimmen mit den oben angeführten Daten für das Eintreffen der Konvois - Ende Dezember 1946 - nicht überein. Am Beispiel der gesamten Einsatzzeit des Flaggschiffs „Mount Olympus" sei die tatsächliche Dauer des Aufenthalts in der Antarktis verdeutlicht. Das Schiff war am 2. Dezember 1946 in Norfolk ausgelaufen. Es hatte am 10. Dezember die Kanalzone passiert und war am 30. Dezember nahe der Scott-Insel eingetroffen. Am 14. Januar 1947 war die Ross-Eisbarriere gesichtet worden. In der Zeit vom 22. Januar bis 6. Februar 1947 hatte die „Mount Olympus" in der Walbucht festgemacht, und am 13. Februar war sie wie-



Flugrouten der drei Einsatzgruppen. Insgesamt sollen 64 Fotoflüge unternommen worden und dabei 70.000 Luftbilder entstanden sein. Auch das Gebiet von Neu-Schwabenland (Pfeil) wurde beflogen.

der in der Nähe der Scott-Insel. Vom 7. bis 14. März lag das Schiff in Wellington vor der Küste von Neuseeland, um genau einen Monat später wieder Heimatgewässer zu erreichen: die Ostküste der USA. Am 14. April 1947 wurde Admiral Byrd in Washington von Marinestaatssekretär Forrestal und Marine-Chef Admiral Nimitz empfangen.

Was ist hierzu bei Byrd selbst zu lesen? Der Leiter der „Operation Highjump" schreibt rückblickend von großen Schwierigkeiten, vor die sich die Mittelgruppe aufgrund von Wetterunbilden und der extrem ungünstigen Eislage — die mit Abstand schlechteste in diesem Jahrhundert — gestellt sah. Es dauert bis Ende Januar, bis man sich per Eisbrecher durch das stark vereiste Rossmeer hindurchgearbeitet hat und bis der Flugzeugträger „Philippine Sea" die Schelfeiskante erreicht, von wo aus die Erkundungsflüge mit den sechs R4D unternommen werden sollen. Auf diese Weise geht ein Gutteil des antarktischen Sommers und damit etliche Wochen besten Flugwetters verloren. Auch machen es die Eisverhältnisse erforderlich, das Gebiet eher als geplant wieder zu verlassen, um kein Risiko einzugehen und keine Schiffe zu verlieren. Am 6. Februar anstatt wie geplant Mitte März wird die Flucht Richtung Norden angetreten, „bevor wir auch nur einen einzigen großen Flug unternommen hatten".[40]

Es war kalkuliert worden, daß das Gesamtprogramm für die Mittelgruppe, gute Sicht für die Luftbilder vorausgesetzt, mit 25 Einzelflügen zu bewältigen sein würde. Am Ende waren 29 Flüge absolviert worden, von denen Byrd 17 als erfolgreich und drei als teilweise erfolgreich einstufte. Die restlichen neun brachten kein nennenswertes Resultat; Byrd macht Schlechtwetter und technische Mißstände hierfür verantwortlich.

Selbst der von dem Admiral als eine der größten Leistungen der „Operation Highjump" eingestufte Flug über den Südpol verlief alles andere als reibungslos. Die US-Marine sah eine der Hauptaufgaben der Expedition darin, bis über den Pol hinaus „ins ‚Gebiet der Unzugänglichkeit', ins große Unbekannte"[41] vorzustoßen. Mit zwei Douglas-R4D verließ Byrd „Little America" am 15. Februar kurz nach 23 Uhr. Die Flugzeuge waren stark überladen. Um den Pol überhaupt erreichen und sicher wieder zum Basislager zurückkehren zu können, mußten allein 40 Prozent mehr Treibstoff als üblich getankt werden; hinzu kam die schwere Ausrüstung.

Unterwegs sank die Temperatur rapide. Die Heizung in einem der beim Start völlig intakten Flugzeuge und der Autopilot streikten, Treibstoffdämpfe erfüllten das Cockpit. Dann begann die Maschine zu meckern, es folgte ein völliger Motorausfall. Niemand konnte sagen, weshalb. Nachdem zu einem anderen Tank umgestellt worden war, sprang der Motor wieder an. Die Fenster beschlugen von innen und froren in wenigen Augenblicken zu, die Scheiben mußten pausenlos mit Messern freigekratzt oder mit Alkohollösung freigerieben werden.

Ziel des Fluges war es, herauszufinden, was sich im Gebiet auf der Südamerika zugewandten Seite des Südpols befindet. Byrd schreibt darüber: „Insgesamt hatten wir an die 25.000 Quadratkilometer des ‚Landes hinter dem Pol' beflogen. Wie zu erwarten, wenn auch etwas enttäuschend zu berichten, gab es nichts Beobachtenswertes hinter dem Pol. Nur die sich von einem Horizont zum anderen hinziehende weiße Wüste."[42]

Gegen Mittag des nächsten Tages, nach einem mehr als zwölf Stunden andauernden Flug, kamen die beiden Flugzeuge nach „Little America" zurück. Die Piloten waren erschöpft. Die Kälte, aber auch der Sauerstoffmangel durch die beständig eingeatmeten Alkoholdämpfe hatten ihnen arg zugesetzt.

Wäre ihnen bei ihrem Vorstoß in Richtung Königin-Maud-Land „Beobachtenswertes von dritter Art" begegnet, Byrd würde kaum darüber berichtet haben. Immerhin gibt der Expeditionsleiter offiziell zu, daß es im Verlauf des Unternehmens Todesfälle gab. Beginnen wir mit dem tragischsten Ereignis, das Byrd auch selbst erwähnt und von dem es in seinem Bericht heißt: „Lichtphänomen verursacht Tragödie".[43] Es spielte sich im Bereich der Ostgruppe ab. Von dem Flugbootmutterschiff „eine Island" aus wurden mit dem Flugboot „George One" verschiedene Erkundungsflüge durchgeführt. Von Beginn an war es ständig im Einsatz, jedesmal mit einer anderen Mannschaft. Als es am 30. Dezember 1946 um 2.24 Uhr zu seinem dritten Rundflug innerhalb kürzester Zeit startete, waren neun Männer an Bord: Leutnant Ralph Paul LeBlanc als Pilot, Leutnant William H. Kearns als Copilot, der Navigator Ensign Maxwell Lopez, die beiden Flugfunker Wendell K. Hendersin und James H. Robbins, die Flugmechaniker Frederick Warren Williams und William George Henry Warr, der Luftbildner Owen McCarty und schließlich der Kapitän der „Pine Island", Henry Howard Caldwell, der als Beobachter mitflog. Das Wetter sah alles andere als vielversprechend aus, als man in südwestlicher Richtung über ansteigendes Eis hinflog, erinnerte sich Kearns später. Die Sicht war schlecht, und es war kein Horizont

mehr auszumachen. Man wußte nicht, ob es Nebel, Dunst oder Schnee war, durch den man steuerte. Das Glas des Cockpits fing an zuzufrieren. Der Einsatz des an Bord befindlichen Enteisers zeigte keinerlei Wirkung. Plötzlich gleißte helles Licht auf, so als sei man mit dem Flugzeug in ein Wolkenloch geflogen, durch das mit einemmal die Sonne hervorbrach. Die feinen Eiskristalle auf der Scheibe verwandelten sich in Zigtausende glitzernde Punkte. Was die Orientierung zusätzlich erschwerte, war die Tatsache, daß die Bordinstrumente sich widersprechende Angaben lieferten. Es war höchste Zeit umzukehren. Nachdem Kearns den etwas ermüdeten LeBlanc am Steuer abgelöst hatte, wurde gewendet. Da gab es plötzlich einen Ruck, der die ganze Maschine erschütterte. Wahrscheinlich hatte sie an einem Berghang Bodenkontakt bekommen. Kearns zog sofort nach oben. Was dann folgte, war eine Explosion. „George One" wurde in vier Stücke gerissen.

Drei Männer, Hendersin, Williams und Lopez, überlebten den Absturz nicht. McCarty, Warr, Robbins und Caldwell krochen, nachdem sie lange Zeit später wieder zu sich gekommen waren, mit mehr oder weniger leichten Verletzungen aus den Trümmern. Kearns, der sich zum ersten Mal in seiner Fliegerlaufbahn nicht angeschnallt hatte, war aus seinem Sitz geschleudert worden und landete im Schnee. Nur LeBlanc steckte noch in dem brennenden Wrack, er wurde von seinen Kameraden befreit und überlebte ebenfalls.

Mit Hilfe von Nahrungsmittelresten und Überlebenspaketen, die man im Laufe der folgenden Tage zwischen den Resten des Flugbootes hervorzog, richtete man sich an der Unglücksstelle ein. Die Brandwunden machten LeBlanc derart zu schaffen, daß er ins Delirium fiel, das größte Problem war der Mangel an Trinkwasser.

Die Suche nach den Vermißten konnte aufgrund des schlechten Wetters erst nach einigen Tagen aufgenommen werden. Auch gab es Probleme, die beiden anderen Flugboote, „George Two" und „George Three", flugfähig zu bekommen. Schließlich konnte gestartet werden, doch mußten verschiedene Testflüge und Suchaktionen zwischen dem 5. und 9. Januar aufgrund diverser Widrigkeiten immer wieder vorzeitig abgebrochen werden. Zwei Tage später wurden die völlig entkräfteten Männer endlich gefunden, etwa 20 Kilometer von einer eisfreien Wasserstelle entfernt, von wo aus sie schließlich geborgen werden konnten. Doch auch hier verzögerten Schneefall und Nebel die Rettungsaktion noch erheblich.

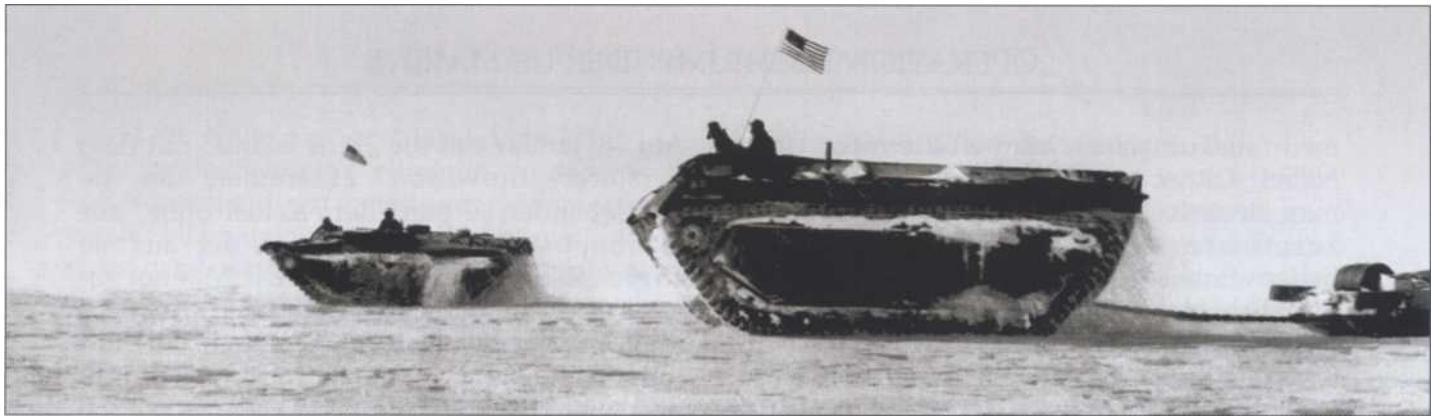
Am 18. Januar traf die „eine Island" mit dem Zerstörer „Brownson" zusammen, der die überlebenden Opfer der Katastrophe zur „Philippine Sea" brachte, von der aus sie zurück in die USA gelangten. Die Männer genasen, nur LeBlanc mußten noch auf dem Flugzeugträger, zwei Wochen nach der Rettung, beide Beine wegen Erfrierungen amputiert werden.

Auf Byrds zahlreichen früheren Expeditionen hatte es nie auch nur einen einzigen vergleichbaren Zwischenfall gegeben. Wie schon gesagt, er erwähnt die Tragödie in seinem Bericht, geht aber nicht in dieser Ausführlichkeit auf sie ein. Was von ihm hinsichtlich unvorhergesehener Zwischenfälle noch zu erfahren ist, betrifft nur die lapidare Information über ein gebrochenes Bein des Biologen Jack Perkins und immer wieder technische Mängel, die gerade auf Flügen Schwierigkeiten verursachten. Beispiel: „Bald gerieten wir in schlechtes Wetter mit null Sicht, und zehn Minuten später hatten wir ein Leck in der Benzinleitung."

Ein weiteres Unglück passierte am 21. Januar kurz nach der Ankunft des Frachtschiffes „Yancey" am Ross-Schelf eis. Ein Schlepper hatte auf dem Eis eine Last zu befördern, was wegen der Bodenbeschaffenheit Schwierigkeiten bereitete, so daß einige Männer Hand anlegen mußten. Dabei geriet der erst seit sieben Monaten bei der Marine dienende Vance Woodall mit dem rechten Arm und dem Kopf in die Transportvorrichtung, was ihm in der Folge die Wirbelsäule zertrennte und ihn sofort tötete. Hiervon schreibt Byrd nichts, der Fall ereignete sich im Bereich der Mittelgruppe, dort, wo er auch selbst stationiert war.

Auch daß hier nur einen Tag später ein für den Start vorbereiteter Hubschrauber von dem Flugzeugträger „Philippine Sea" ins eisige Wasser fällt, ist aus seiner Feder nicht zu erfahren. Unmittelbar nachdem die Maschine abgehoben hatte, verlor der Pilot die Kontrolle über sie - als Ursache wird eine plötzliche Böe angegeben -, und der Helikopter wurde über Bord gefegt. Der Pilot konnte jedoch mit einem Rettungsboot geborgen werden.

Gibt es Dinge, die Byrd darüber hinaus verschweigt? Gelegentlich liest man davon, daß bereits in den ersten Tagen nach der Ankunft in der Antarktis vier Flugzeuge samt ihren Besatzungen spurlos verschwunden sein sollen. Der Versuch einer Klärung, wo sie geblieben wären, hätte kein Ergebnis gebracht. Und wie verhält es sich mit jenen neun Flugzeugen, die bei Beendigung der US-amerikanischen Antarktismission samt ihren Besatzungen im ewigen Eis zurückgelassen worden sein sollen?



Mit Amphibienfahrzeugen ging es auf eine Sechstageexpedition ins Inland. Byrd war überzeugt davon, daß man eines Tages mit Motorkraft über Land zum Pol fahren könne.

Mit Hilfe von Stahl und Schnee wird eine Eisspalte überbrückt. „Litte America" erhält ein Flugfeld aus gepreßtem Schnee, von hier aus werden 29 Aufklärungsflüge bis weit ins Landesinnere hinein unternommen.

Der Oberbefehlshaber der „ Operation Highjump "Admiral Byrd befand sich an Bord des Flaggschiff „Mount Olympus" (oben). Hier wird es von Marinesoldaten mit der Achterleine festgemacht. Rechte Seite: Die bewaffneten Frachter „Merrick" (im Hintergrund) und„ Yancey" haben in der Walbucht unweit der Basisstation festgemacht und werden entladen.

Eine „höchst erfolgreiche Expedition"

Tatsächlich wurde „Little America" am *23.* Februar 1947 aufgegeben, und die Schiffe aller drei Einsatzgruppen verließen Anfang März die antarktischen Gewässer. Der Polarwinter hatte begonnen.

„Die Expedition war insgesamt höchst erfolgreich", resümiert Admiral Richard Byrd.[45] Was waren die wissenschaftlichen Errungenschaften, die er im Anschluß an seine von der US-Marine in Auftrag gegebene Mission zu verbuchen hatte?

Insgesamt wurden 64 Forschungsflüge durchgeführt, auf denen 70.000 Luftbildaufnahmen von der Antarktischen Küste und von einzelnen Inlandregionen des Kontinents entstanden sein sollen. Dieses Ergebnis wird als die größte Leistung der Expedition gewertet. Mit einem gewissen Stolz gibt Byrd an, daß während der Flüge ein Gebiet erkundet wurde, das halb so groß ist wie das der USA. Die Aufzählung der Errungenschaften liest sich wie ein Kapitel aus dem *Guinness-Buch der Rekorde:* Tausende Kilometer Küstenlinie kartiert; neue Inselgruppen, Halbinseln, Inseln und Seen entdeckt; einige der größten Gletscher der Erde gefunden und fotografiert; zehn neue Bergketten, darunter einige der höchsten der Erde, entdeckt; Gebiet der Walbucht kartiert; Hunderte bis dato unbekannte Berge und Bergspitzen gesichtet; mehr als 500.000 Quadratkilometer der Polkappe erforscht; eine Reihe von „Oasen", eisfreien Tälern mit Seen, entdeckt; und, und, und.

Eine der Entdeckungen soll besonders hervorgehoben werden, da sie auch von Byrd behandelt wird - erneut aber nicht in der hier vorliegenden Ausführlichkeit. Einer der Piloten, Leutnant David E. Bunger, war auf einem der letzten von der Westgruppe durchgeführten Erkundungsflüge in der Antarktis Anfang Februar 1947 mitten im Eis auf ein riesiges eisfreies Gebiet gestoßen. Diese Fläche, die später nach ihrem Entdecker Bunger-Oase genannt wurde und etwa 750 Quadratkilometer mißt, ist für polare Verhältnisse schwer zugänglich, obwohl sie von der Küste nicht sehr weit entfernt liegt. Es ist verwunderlich, daß sie bei ihrer Größe nicht schon auf früheren Antarktisexpeditionen entdeckt wurde.

Die Bunger-Oase gilt als eine der eigentümlichsten und schönsten Landschaften in der Antarktis. Sie ist völlig eisfrei und weist durch eine erhöhte Strahlungsbilanz des freiliegenden Gesteins im Vergleich zur Umgebung ein relativ mildes Mikroklima auf. Bunger beschrieb sie später als „ein Land von blauen und grünen Seen sowie braunen Hügeln in einer ansonsten endlosen Weite aus Eis".[46]

Auf einem weiteren Flug einige Tage nach der Entdeckung wurde die Oase, die Byrd als die bei weitem wichtigste geographische Entdeckung der Expedition einstuft, schließlich genauer untersucht. Drei große Seen und 20 kleinere Wasserflächen wurden gezählt. Auf einem der großen Seen konnte mit dem Flugboot ohne weiteres gewassert werden. Für antarktische Verhältnisse hatte er sogar relativ warmes Wasser, wie sich duch Eintauchen der Hand feststellen ließ. Man vermutete unterirdische thermische Aktivität, was jedoch nicht nachgewiesen werden konnte. Der See war voller Algen von roter, blauer und grüner Farbe, die der Seenlandschaft ihr charakteristisches Erscheinungsbild gaben. Als man das Wasser vor Ort einer näheren Untersuchung unterziehen wollte, stellte sich jedoch heraus, daß keine technische Vorrichtung hierfür vorhanden war. Sogar die Temperatur mußte geschätzt werden, da man nicht daran gedacht hatte, ein Thermometer mitzunehmen. An Bord des Flugbootes fand sich aber schließlich eine leere Flasche, so daß immerhin eine Probe abgefüllt werden konnte. Wie sich später herausstellte, handelte es sich um Brackwasser mit einem relativ hohen Salzgehalt von zwei Dritteln des Ozeans. Hatte der See Zugang zum offenen Meer?

Folgende weitere peinliche Begebenheit ist überliefert: Bei dem Versuch, die 70.000 während der „Operation Highjump" entstandenen Luftbildaufnahmen zu Kartierungszwecken auszuwerten, stellte sich heraus, daß ein hoher Prozentsatz völlig wertlos war, da man vergessen hatte, Bodenkontrollpunkte anzugeben. Ein Manko, das ein Jahr später, im Südsommer 1947/ *48,* während einer wesentlich bescheideneren Expedition unter dem Namen „Operation Windmill" wettgemacht werden sollte. Wurden die 70.000 unter hohem technischem Aufwand gemachten Fotos deshalb nicht an die große Glocke gehängt? Byrd jedenfalls tut es nicht. Und weshalb gab es nach der Rückkehr der - um einige Köpfe dezimierten - 4.000 Marinesoldaten weder eine offizielle Pressekonferenz noch Interviews mit Admiral Byrd oder anderen Expeditionsteilnehmern? Entsprechend mager fiel das Presse-Echo über die größte Antarktisexpedition aller Zeiten, die „Operation Highjump" der USA 1946 /47, auch aus.

Übrigens: Die Westgruppe war bei ihren Erkundungen tatsächlich wie vorgesehen bis zum Nullmeridian vorgestoßen, wie die Karte der

Antarktis zeigt, auf der die Flugrouten eingetragen sind (siehe Karte S. 123). Im Bereich der Ostgruppe ist in diesem Bereich - also vor dem Königin-Maud-Land bzw. vor Neu-Schwabenland nur ein kurzer Flug verzeichnet, weit abgeschlagen von den anderen von der Ostgruppe im Küstenbereich unternommenen Erkundungen, die sich auf Gebiete in der Nähe der Mittelgruppe und vor der Antarktischen Halbinsel beschränken. Offensichtlich hatte sie es nicht geschafft, in der vorgesehenen Weise mit der Westgruppe zusammenzutreffen. Waren auch hier Wetterkapriolen schuld?

Neben den geographischen Entdeckungen geht Byrd auf die Untersuchungen im Bereich der Physik, Chemie, Geologie und Biologie ein. Leider sei die Arbeit der Wissenschaftler etwa im Zusammenhang mit der Erforschung des Erdmagnetismus, der kosmischen Strahlung oder verschiedener Sonnenlichtphänomene nur sehr eingeschränkt möglich gewesen. Als Grund gibt er Zeitmangel und Transportschwierigkeiten an.

Was wird zur Erprobung von Mannschaften und Material ausgesagt? Hier werden technisches Gerät und neue Instrumente in den Vordergrund gerückt, die unter extremen Bedingungen getestet wurden: angefangen von den Eisbrechern mit 6.600 BRT und einer Leistung von 10.000 PS, die selbst in relativ starkem Packeis Manövrierfähigkeit bewiesen, über die Hubschrauber, die sich für die Vorauserkundung der Eislage bewährten, bis hin zu eiswassertauglichen Schwimmanzügen, die zum Teil während des Krieges zur Rettung von Handelsschiffsmannschaften eingesetzt gewesen waren oder die man in anderer Ausführung speziell für eine für Herbst 1945 geplante Invasion Japans entwickelt hatte. Außerdem wurde von Marinesoldaten der Einsatz von Amphibienkettenfahrzeugen getestet, die sowohl auf normalem Grund als auch auf Eis und im Wasser operieren können. Mit solchen 16 Tonnen schweren Fahrzeugen wurde eine Sechstagereise von insgesamt 450 Kilometern unternommen. Byrd, der dies als eines der wichtigsten Experimente der Expedition einstuft, ist in seinem Bericht davon überzeugt, daß man früher oder später mit Motorkraft über Land zum Pol fahren wird.[47]

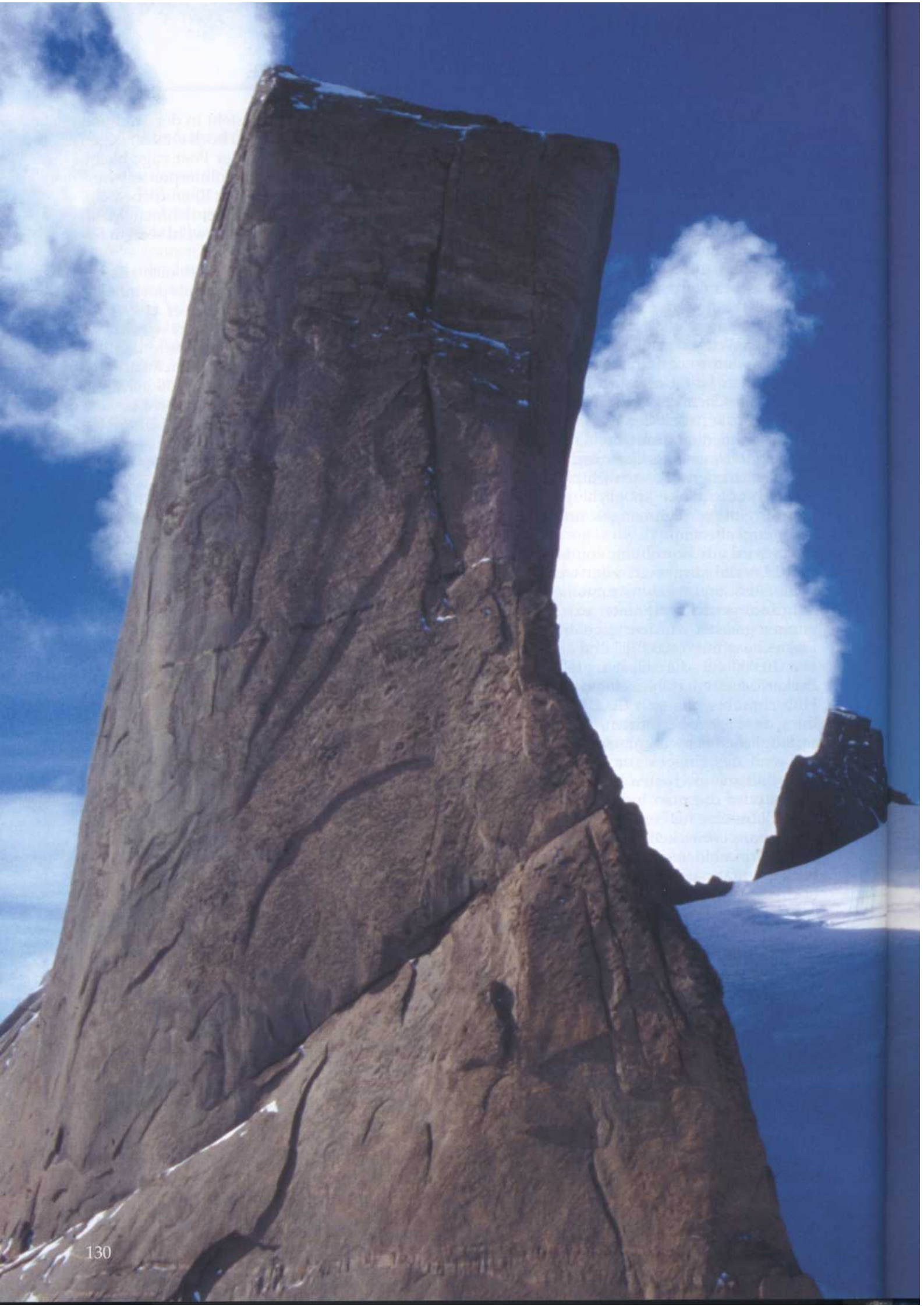
Abgesehen von der konkreten, sehr ausführlichen Aufzählung der gemachten Entdeckungen und sonstigen Erfolge bemerkt man Anzeichen von Zurückhaltung: „Es gibt viele Geheimnisse hinter den glitzernden Schutzwällen aus Eis und den weißgetünchten Kulissen aus Nebel und sturmgepeitschtem Schnee. "[48] Oder: „Der Kampf gegen Sturm, Entfernung, Kälte, Einsamkeit und Hunger steht in der Tradition der Marine beinahe ebenso hoch wie der gegen feindliche Flotten. "[49] Wo der Poet vage bleibt, soll nicht willkürlich hineininterpretiert werden. Und daß sich Byrd einer Rhetorik bedient, die mit der Militärsprache entlehnten Metaphern angereichert ist, das ist wohl seinem Beruf geschuldet.

Der Admiral verheimlicht indes nicht, daß er zumindest die Arktis (Nordpol) als potentielles Schlachtfeld sieht. So räsoniert er etwa sehr deutlich: „Es ist darüber diskutiert worden, ob der Flugzeugträger, der eine so außerordentlich wichtige Rolle in unserem Krieg im Pazifik gespielt hat, mit der Entwicklung größerer Flugzeuge und ihrer Möglichkeit, größere Distanzen zu bewältigen, nicht zu einer obsoleten Waffe geworden ist.

Warum, so könnte man fragen, einen Träger nehmen statt eines Bombers, der 8.000 Meilen am Stück schafft? Es dürfte wenige Ziele geben, die mehr als 4.000 Meilen entfernt liegen. Doch muß man sich als generelle Regel stets vor Augen halten: Je kürzer die zu fliegende Strecke, desto größer die zerstörerische Fracht." Und er schlußfolgert: „Die kürzeste Entfernung zwischen der Neuen und der Alten Welt verläuft quer über den Arktischen Ozean und die Nordpolarzone. Es ist vorherzusehen, daß hier eines der großen Schlachtfelder künftiger Kriege zu finden sein wird. "[50] Und insofern sei der Erfolg von „Operation Highjump" nicht zuletzt dahingehend zu verstehen, daß 'die hier in der Antarktis gewonnenen Erkenntnisse auch für kriegerische Auseinandersetzungen in der Arktis von großem Nutzen sein würden.

Zur Antarktis selbst äußert sich Richard Byrd etwas verhaltener, indem er auf dort vermutete Naturressourcen - Kohle, 01 und Buntmetalle - verweist: „Eines Tages wird es wohl möglich sein, das Unterste des Erdballs zu Geld zu machen.' Und an anderer Stelle schreibt er: „Ich empfehle dringend, daß die nächste große Polarexpedition ein von Heer und Marine gemeinsam durchgeführtes Projekt sein sollte."'

Mit diesen Aussagen wird der militärische Charakter der von Byrd kommandierten „Operation Highjump" noch einmal unzweifelhaft unterstrichen. Die Hoffnung des Admirals ging in der Tat lange Zeit, im Grunde bis zu seinem Tod, dahin, daß eine noch größere, kombinierte Marine /Heer-Expedition in die Antarktis entsandt werden würde. Doch Byrds Vision wird niemals Wirklichkeit. Eine weitere amerikanische Antarktisexpedition vergleichbaren Ausmaßes kommt nie zustande, nicht zu Lebzeiten des Admirals und auch nicht nach seinem Tod.



Die Bundesrepublik Deutschland und die Antarktis

Gemeinschaftsprojekt:
Norwegen – Großbritannien – Schweden

Während des Zweiten Weltkrieges entsandte kein Land der Erde wissenschaftliche Expeditionen in die Antarktis. Bekannt wurde lediglich, daß der schwedische Professor für Geographie Hans Ahlmann an der Universität Stockholm, der sich besonders für die Eiskappen im Südpolargebiet interessierte, an Plänen für eine neue internationale wissenschaftliche Expedition arbeitete, die fünf Jahre nach Kriegsende realisiert wurden. Zu seinen Expeditionsplanungen war der Stockholmer Wissenschaftler durch die von der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 unter Alfred Ritscher angefertigten Fotos des Wohlthatmassivs mit seinen bizarren Gletscherformen angeregt worden.

Nach sorgfältiger Vorbereitung startete Ende 1949 das norwegisch-britisch-schwedische Gemeinschaftsunternehmen mit dem norwegischen Robbenfangschiff „Norsel" in die Antarktis. Die Royal Air Force stellte leihweise zwei Auster-Flugzeuge mit der dazugehörigen Besatzung zur Verfügung. Südwestlich von Kap Norwegia, auf dem Riiser-Larsen-Schelfeis, das fest zu sein schien, richtete die Expedition ihr Hauptlager Maudheim ein. Hier überwinterte die 15köpfige Gruppe sechs Monate lang in einem Gefühl der Sicherheit. Nach einiger Zeit stellten die Wissenschaftler jedoch fest, daß sich das gesamte Gebiet, einschließlich ihres Lagers, bedingt durch die Gezeiten ständig um einen Meter hob und senkte. Diese Erkenntnis zwang sie zur Einrichtung einer zweiten Station, die mit Hilfe von drei Motorschlitten 300 Kilometer landeinwärts errichtet wurde - Ausgangspunkt für verschiedene Schlittenreisen, die mit dem Ziel geologischer und gletscherkundlicher Untersuchungen erfolgten.

Eisdeckenmessungen entlang eines Profils vom Hauptlager Maudheim zum zweiten Lager und darüber hinaus weiter nach Süden zeigten, daß unter der Eisoberfläche ein stark zerschnittenes Gebirgsland mit zahlreichen Fjorden lag. Im Hauptlager wurde hauptsächlich auf meteorologischem Gebiet gearbeitet. Während der gesamten Expeditionszeit wurden Wetterkarten gezeichnet und 650 Radiosondenaufstiege durchgeführt.

Gegenüber Vorkriegsexpeditionen war die norwegisch-britisch-schwedische Antarktisexpedition besser und moderner ausgestattet, sie verfügte auch über einen größeren „Fuhrpark" an Motorschlitten. Dieses mechanisierte Transportwesen barg aber auch Gefahren. Im Februar 1951 fiel ein Motorschlitten über eine Eisklippe und riß drei Expeditionsmitglieder mit sich; sie ertranken.

Mit zwei Flugzeugen an Bord erschien im Dezember 1951 das Expeditionsschiff „Norsel", um die Expeditionsmitglieder abzuholen. Bevor das Schiff im Januar 1952 auf Heimatkurs ging, wurde das Gebiet, in dem die Expeditionsteilnehmer gearbeitet hatten, von den beiden Flugzeugen aus fotogrammetrisch aufgenommen.

Fast zur gleichen Zeit hatte auch Frankreich den Versuch unternommen, eine Expedition in die Antarktis zu entsenden. Der erste Versuch 1949 scheiterte jedoch. Schweres Treibeis verhinderte die Landung im Adelieland. Erst ein Jahr später, im Februar 1950, gelang der erneute Versuch. 1953 kehrten die letzten französischen Expeditionsmitglieder aus der Antarktis zurück, sie hatten vorwiegend geophysikalische und meteorologische Arbeiten verrichtet.

Sowohl die „Norsel"-Expedition mit norwegischen, schwedischen und britischen Wissenschaftlern (1949-52) als auch das französische Antarktisunternehmen (1950-53) glaubten, die Anwartschaft auf die erste Nachkriegsexpedition in die Antarktis erheben zu können. Doch sie irrten: Es waren russische Wissenschaftler.

Die friedliche Besetzung von Neu-Schwabenland

Nach Kriegsende entsandte die Sowjetunion eine großangelegte wissenschaftliche Expedition in die Antarktis, die ein besonderes Ziel auf dem sechsten Kontinent hatte: das 1938 / 39 von Alfred Ritscher entdeckte Neu-Schwabenland. Bereits während der dritten deutschen Antarktisexpedition hatten sich russische Walfangschiffe im Südpolarmeer aufgehalten und die deutschen Aktivitäten mit Interesse beobachtet. Sie waren auch präsent, als 1946 / 47 die USA mit Admiral Richard Byrd, mit einem Flugzeugträger, mehreren weiteren Schiffen und einem Heer von Marinesoldaten ausgerüstet, im Gebiet der Antarktis sichtbar Stärke demonstrierten. Dies mag die Sowjetunion, die sich im kalten Krieg mit den Amerikanern fühlte, bewogen haben, sich ebenfalls in der Antarktis festzusetzen, um den sechsten Kontinent nicht allein den USA zu überlassen. Vielleicht hatten die Russen bei der Eroberung der Reichshauptstadt Berlin tatsächlich auch Fotos erbeutet, die bei der Deutschen Antarktischen Expedition 1938 / 39 angefertigt worden waren, womit sich auch das besondere Interesse an Neu-Schwabenland erklären ließe.

Mit professionellen Aktivitäten und beachtlichem personellen und materiellen Aufwand errichtete die Sowjetunion 1961 in der Region der Schirmacheroase auf dem Schelf eis die Forschungsstation „Lasarew". Später wurde sie in die Schirmacheroase selbst umgesetzt und in „Nowolasarewskaja" umbenannt. Die Station wurde fast ständig erweitert, und später gab man auch der Deutschen Demokratischen Republik die Möglichkeit, in unmittelbarer Nähe die Station „Georg Forster" einzurichten, deren Versorgung die sowjetische Station „Nowolasarewskaja" übernahm. „Georg Forster" diente ab 1976 als Ausgangsbasis für umfangreiche geophysikalische, glaziologische, meteorologische und geodätische Forschungen in der Schirmacheroase selbst sowie in den südlich gelegenen Gebirgsketten des Wohlthatmassivs. Die Station wurde 1996 aus Kostengründen geschlossen und komplett abgebaut.

Zu den friedlichen Besetzern von Neu-Schwabenland, insbesondere der Schirma-

cheroase, gehörten nach den Russen die Südafrikanische Union mit der Station „Sanae" und Indien mit der Station „Dakshin Gangotri". Auch die Japaner richteten im Bereich der Schirmacheroase ein temporäres Lager ein, das „Azuka Camp".

Der erste Rüstungsbegrenzungsvertrag nach dem Zweiten Weltkrieg

Da das Interesse von Staaten aller Erdteile an dem noch herrenlosen sechsten Kontinent von Jahr zu Jahr wuchs und immer mehr Länder Forschungsstationen in der Antarktis errichteten, unterzeichneten am 1. Dezember 1959, ein Jahr nach dem Internationalen Geophysikalischen Jahr 1957 / 58, in Washington zwölf Staaten, und zwar Argentinien, Australien, Belgien, Chile, Frankreich, Großbritannien, Japan, Neuseeland, Norwegen, die Sowjetunion, Südafrika und die USA, den Antarktisvertrag. Nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunden traten weitere 13 Staaten bei: Brasilien, Bulgarien, die Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, die Deutsche Demokratische Republik, Italien, die Niederlande, Papua-Neuguinea, Peru, Polen, Rumänien, die Tschechoslowakei und Uruguay.

Von der „ Gauss " (1901—1903) bis zur „Polarstern " (seit 1982) und zur „ Georg von Neumayer "Station (seit 1981) — 2001 wurde mit dieser Sondermarke 100 Jahren deutscher Antarktisforschung gedacht.

Zweck und Ziel des Antarktisvertrags, der am 23. Juni 1961 in Kraft trat und nach den Zusatzverträgen zum Schutz der antarktischen Umwelt von 1991 bis mindestens 2041 gültig ist, besteht offiziell darin, die Unversehrtheit des Gebietes südlich des 60. Breitengrades zu erhalten und es ausschließlich für friedliche Zwecke zu nutzen. Der Vertrag sichert die freie Erforschung des Gebietes zum allgemeinen Nutzen und untersagt militärische Maßnahmen jeglicher Art sowie Kernexplosionen und die Beseitigung radioaktiven Abfalls in der Antarktis.

Der Antarktisvertrag ist damit der erste Nichtrüstungsvertrag nach dem Zweiten Weltkrieg. So gesehen hat er zugleich die erste kernwaffenfreie Zone der Welt geschaffen.

Die verantwortliche Gestaltung des Antarktisregimes obliegt den Konsultativstaaten, das heißt den ursprünglichen zwölf Unterzeichnerstaaten oder jenen Vertragsstaaten, denen aufgrund erheblicher wissenschaftlicher Forschungsarbeiten in der Antarktis der Konsultativstatus zuerkannt worden ist. Hierzu gehört seit März 1981 auch die Bundesrepublik Deutschland. Mit ihrer Aufnahme in die Konsultativrunde wurden die langjährigen Leistungen der deutschen Antarktisforschung, insbesondere die Einrichtung der ständigen Forschungsstation „Georg von Neumayer" im Februar 1981 in der Atka-Bucht im atlantischen Sektor der Antarktis, gewürdigt.

Die Konsultativstaaten nehmen ihre besondere Verantwortung für die Förderung der Grundsätze und Ziele des Antarktisvertrags vor allem durch die Initiierung von Maßnahmen auf folgenden Gebieten wahr: Nutzung der Antarktis für friedliche Zwecke, Förderung der wissenschaftlichen Forschung, Erleichterung der wissenschaftlichen Zusammenarbeit zwischen den Parteien des Antarktisvertrags und zwischen diesen und anderen Staaten sowie Erhaltung des Ökosystems der Antarktis und des Südpolarmeers.

Keine deutschen Ansprüche auf Neu-Schwabenland?

Der Bundesrepublik Deutschland war es 40 Jahre nach der dritten deutschen Antarktisexpedition nicht möglich, mit ihrer neuen Antarktisforschung dort einzusetzen, wo sie 1939 ihr vorläufiges Ende gefunden hatte. Dafür war zu viel Zeit vergangen und das Gebiet Neu-Schwabenland mittlerweile bereits mit Forschungsstationen anderer Länder besetzt. Außerdem standen noch die Ansprüche Norwegens im Raum, nach dessen Meinung Neu-Schwabenland ein Teil des Königin-Maud-Landes ist, für das Norwegen bereits Ansprüche angemeldet hatte, Ansprüche, die in den letzten Vorkriegsmonaten 1939 nicht mehr hatten geklärt werden können.

Die Inbesitznahme von Neu-Schwabenland während der Deutschen Antarktischen Expedition 1938 / 39 ist jedoch eindeutig nachweisbar

Erscheint fünfmal wöchentlich: Dienstag bis Sonnabend in zwei Ausgaben mit und ohne Zentralhandelsregisterbeilage. Bestellungen nur durch die Post. Bezugspreis der Ausgabe ohne Beilage monatlich 4,00 DM, der Ausgabe mit Beilage 5,30 DM einschließl. Zeitungsgebühr, aber ohne Zustellgeld. Einzelne Nummern werden zum Preise von 1,85 DM zuzügl. Postgebühr gegen Voreinsendung abgegeben. Postscheckkonto: Bundesanzeiger Köln 83400. Postanschrift für Verlag und Redaktion: Köln 1, Postfach — Telefon 73348/49 — Fernschreiber: Anzeiger Bonn 068 595 Erfüllungsort u. Gerichtsstand Köln a. Rh.

BUNDES ANZEIGER

HERAUSGEGEBEN VOM BUNDESMINISTER DER JUSTIZ

Anzeigenpreis für den Raum einer viergespaltenen 57 mm breiten Petitzeile 1,50 DM, einer dreigespaltenen 90 mm breiten Petitzeile für Textanzeigen 2,- DM, für Bilanzanzeigen 2,40 DM. Bilanzanzeigen werden nur in einer Zeilenbreite von 90 mm angenommen. Alle Anzeigenaufträge sind auf einseitig beschriebenem Papier völlig druckreif einzusenden, insbesondere ist darin auch anzugeben, welche Worte etwa durch Fettdruck (einmal unterstrichen) oder durch Sperrdruck (besonderer Vermerk am Rande) hervorgehoben werden sollen. — Befristete Anzeigen müssen drei Tage vor dem Erscheinungstermin beim Verlag eingegangen sein.

Nummer 149 | Ausgegeben am Dienstag, dem 5. August 1952 | Jahrgang 4

Amtlicher Teil

Inhalt

Bekanntmachungen.

Bundespräsidialamt:
Bekanntmachung betr. Verleihung des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Vom 26. Juli 1952 . S. 1
Auswärtiges Amt:
Bekanntmachung über die Bestätigung der bei der Entdeckung von „Neu-Schwabenland" im Atlantischen Sektor der Antarktis durch die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 erfolgten Benennungen geographischer Begriffe. Vom 12. Juli 1952 . . . . S. 1
Der Bundesminister für Wirtschaft:
Runderlaß Außenwirtschaft Nr. 88/52 betr. Tschechoslowakei; Handelsverkehr zwischen der Bundesrepublik und der Tschechoslowakei für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1952. Vom 25. Juli 1952 . . . . . S. 2
Der Bundesminister der Finanzen:
Öffentliche Bekanntmachung der Bundesregierung über die Anmeldung von Vertreibungsschäden, Kriegssachschäden und Ostschäden. Vom 1. August 1952 . . . S. 3
Öffentliche Ausschreibung zur Lieferung von Eisenwaren und sanitären Einrichtungen für die britische Besatzungsmacht und das belgische Korps. Vom 1. August 1952 . . . . S. 3
Der Bundesminister für Verkehr:
Bekanntmachung betr. Vierzehnte Anordnung über den Reichskraftwagentarif. Vom 2. August 1952 . . . . S. 4

Einfuhrausschuß.

Hinweis betreffend das Einreichen von Anträgen auf Erteilung von Einkaufsermächtigungen bei Ausschreibungen im Bundesstellenverfahren . . . . S. 4
Verlautbarungen Nr. 601, 602, 603 und 604
Inhaltsverzeichnis der Verlautbarungen . . . . . S. 4
Änderungen zu den Verlautbarungen Nr. 378, 506, 513, 524, 536, 540, 541, 547 und 560 . . . . S. 5
Änderungen zu den Verlautbarungen Nr. 581, 595 und 596 . . . . S. 6
6. Änderung zur Verlautbarung Nr. 231 . . . . . . S. 6
9. Änderung zur Verlautbarung Nr. 231 . . . . . . S. 6
Ergänzungen zu den Verlautbarungen Nr. 455, 533, 563, 586 und 587 . . . . S. 6
Mitteilungen über ausgenutzte Wertgrenzen . . . . S. 6

Sonstiges.

Auswärtiges Amt:
Brasilianischer Generalkonsul in Hamburg . . . . . S. 6
Brasilianischer Konsul in Frankfurt a. M. . . . . . S. 6
Königlich Griechischer Konsul in Frankfurt a. M. . . S. 6
Königlich Griechischer Konsul in Hamburg . . . . . S. 6
Königlich Schwedischer Konsul in Hamburg . . . . . S. 6
Türkischer Generalkonsul in Frankfurt a. M. . . . . S. 6
Der Bundesminister für Wirtschaft:
Der Auftragseingang in der Industrie im Juni 1952 . . S. 6
Der Bundesminister für den Marshallplan:
Hermann Dehnen Vorsitzender des OEEC-Kohlenkomitees . . . . S. 6
Statistisches Bundesamt:
Die Milchproduktion im Juni 1952 . . . . S. 6
Die Schlachtungen im Juni 1952 . . . . S. 7
Die Durchfuhr durch die Bundesrepublik Deutschland im Juni 1952 . . . . S. 7
Bank deutscher Länder:
Wochenausweis vom 23. Juli 1952 . . . . S. 7
Hinweise:
Höchstpreise für Gold, Silber, Platin u. Metall-Notizen S. 7

Nichtamtlicher Teil

Inhalt

Beiträge
Das Ehescheidungsrecht im Entwurf des Familienrechtsgesetzes . . . . S. 7

Bekanntmachungen

Bundespräsidialamt

Verleihung des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland.

Vom 26. Juli 1952.

Der Bundespräsident hat den Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland im Monat Juli an folgende besonders verdiente Männer und Frauen verliehen:

Das Großkreuz:

...rio de Pimentel Brandão, Botschafter und Generalsekretär im Brasilianischen Außenministerium, Rio de Janeiro.

Das Große Verdienstkreuz mit Stern:

...Dr. h. c. Georg Karo, Universitätsprofessor, ehemaliger Leiter des Deutschen Archäologischen Instituts in Athen, Freiburg/Breisgau,
...Ing. h. c. Dr. rer. nat. h. c. Paul Reusch, Kommerzienrat, Oppenweiler Kreis Backnang, Katharinenhof.

Das Große Verdienstkreuz:

...as Becnly, ehemaliger Verbandsvorsteher des Deutschnationalen Handlungsgehilfenverbandes, Hamburg,
...nz Bornefeld-Ettmann, Präsident des Verbandes ländlicher Genossenschaften Westfalens, Wadersloh/Kreis Beckum/Westfalen,
...Emmerich David, Generalvikar, Prälat und Apostolischer Protonotar, Köln,
...lhelm Heusel, Generaldirektor, Wasseralfingen,
...rmann Honnef, Bauingenieur und Konstrukteur, Rheinbrohl,
...f. Dr. Hans Meyer, Honorarprofessor, Marburg/Lahn,
...Franz Miltenberger, Dompropst, Würzburg,
...Franz Xaver Monse, erzbischöflicher Generalvikar, Listrup/Ems über Salzbergen,
...ius Moser, Dipl. Ing., Pforzheim,
...f. Dr. phil. Dr. Ing. e. h. Matthias Pier, Industriechemiker, Heidelberg,
...Dr. Gustav Pistor, Direktor a. D. der IG Farben AG., Tegernsee,
...Theodor Willemsen, Studienrat i. R., Düsseldorf.

Das Verdienstkreuz:

...Karl Ahl, Ministerialrat a. D., Karlsruhe,
...alther Brüggemann, Fabrikant, Heilbronn,
...ter Buchholz, Domkapitular und Strafanstaltsoberpfarrer, Düsseldorf,
...edrich Deppisch, Präsident a. D., Ludwigsburg,
...rl Erb, Kammersänger, Ravensburg,
...x Fritzsche, Sparkassendirektor, Hamburg-Volksdorf,
...Bernhard Guttmann, Schriftsteller, Buchenbach bei Freiburg,
...ttfried Haaß-Berkow, Intendant, Eßlingen,
...rl Hägel, Ministerialrat a. D. Stuttgart,
...iannes Herter, Ministerialrat a. D., Stuttgart,
...gust Hölscher, Brennerei- und Mühlenbesitzer, Münster/Westfalen,
Prof. Dr. med. Franz Klose, Direktor des Hygienischen Instituts der Universität Kiel, Kiel,
Hans Karl Alfred Knoerzer, Ministerialrat a. D., Stuttgart,
Reinhold Letschert, Bankdirektor, Kassel,
Heinrich A. Maus, Generalkonsul a. D., Köln-Lindenthal,
Dr. Eugen Möhler, Ministerialdirektor a. D., Stuttgart,
Adalbert Sailer, Oberregierungsrat a. D., Stuttgart,
Dr. med. Franz Schede, Professor, Leiter der Orthopädischen Klinik im Oldenburger Landeskrankenhaus Sanderbusch,
Christian Wilhelm Schneider, Fabrikdirektor, Bad Hönningen/Rhein,
Dr. Hans Schwenkel, Direktor a. D., Landesbeauftragter für Naturschutz und Leiter der Landesstelle für Naturschutz und Landschaftspflege, Stuttgart,
Elisabeth Staengel, Fabrikantin, Stuttgart,
Dr. med. Fritz Tölle, Landarzt, Flieden Krs. Fulda,
Carl Wendling, Professor a. D., Stuttgart.

Das Verdienstkreuz am Bande:

Julius Beltz, Verlagsbuchhändler, Weinheim,
Engelbert Bohn, Oberstudiendirektor, Karlsruhe,
August Dörsam, Oberregierungs- und Baurat a. D., Karlsruhe,
Wilhelm Eckert, Kreisbrandinspektor, Tauberbischofsheim,
Gustav Egler, Bürgermeister, Musberg Krs. Böblingen,
Alexander Eisenmann, Professor a. D., Stuttgart,
Edmund Falk, Regierungsvermessungsrat a. D., Karlsruhe,
Fritz Freytag, Oberschulrat a. D., Göppingen,
Valentin Gernert, Regierungsvermessungsrat, Heidelberg,
Dr. Herbert Graner, Obermedizinalrat, Heilbronn,
Eugen Harrer, Kreisamtmann a. D., Ludwigsburg,
John Heggblum, Rentner, Itzehoe,
Friedrich Hettler, Oberregierungs- und Vermessungsrat a. D., Karlsruhe,
Jeremias Hettler, Spinner und Nachtwächter, Pfullingen,
Franz Hinger, Pflastermeister, Winnenden,
Jakob Hoffmann, Oberleiter der staatlichen Reblausbekämpfung a. D., Winkel/Rheingau,
Paul Keller, Kaufmann, Stuttgart,
Erhard Kley, Sparkassendirektor a. D., Ludwigsburg,
Christian Knapp, Schulrat a. D., Heilbronn,
Gottlieb Körber, Schlossermeister, Sindelfingen,
Karl Lässing, Regierungsdirektor a. D., Stuttgart,
Anna May, Hausgehilfin, Bonn,
Oscar Merz, Packmeister, Eßlingen,
Heinrich Mosbacher, Rektor i. R., Schwetzingen,
Eugen Rieger, Direktor der allgemeinen Rentenanstalt, Stuttgart,
Paul Röhrle, Bürgermeister, Rosenberg/Krs. Aalen,
Theodor Scheufele, Hochschuloberinspektor a. D., Stuttgart Bad Cannstatt,
Elisabeth Stolte, Ordensschwester, Essen-Heidhausen,
Friedrich Strein, Staatl. Forstwart, Schwanheim,
Karl Stroheker, Regierungsdirektor a. D., Stuttgart,
Helene Tamm, Rentnerin, Krempe/Holstein,
Erwin Wohlgemuth, Oberregierungs- und Baurat a. D., Karlsruhe.

Bonn, den 26. Juli 1952.

Der Chef des Bundespräsidialamtes
Dr. Klaiber

Auswärtiges Amt

Bekanntmachung über die Bestätigung der bei der Entdeckung von „Neu-Schwabenland" im Atlantischen Sektor der Antarktis durch die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 erfolgten Benennungen geographischer Begriffe.

Vom 12. Juli 1952.

Die von dem derzeitigen Leiter der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 vorgeschlagenen geographischen Benennungen werden wie folgt amtlich bestätigt:

Lfd. Nr.:	Namensträger:	Beziehung zur Expedition:
1	Alexander-v.-Humboldt-Gebirge	Berühmter Geograph; Begründer erdmagnetischer Forschung in den Polargebieten,
2	Humboldt-Graben	wie vorher,
3	Altar	Berg im Alexander-v.-Humboldt-Gebirge,
4	Amelang-Platte	Herbert Amelang, I. Offizier des Expeditionsschiffes, Nordd. Lloyd; führte u. a. persönlich alle Motorboot- u. Schleppbootfahrten zwischen Schiff, Packeis und Schelfeisenküste durch,
5	Am Überlauf	im nördl. Teil des Alexander-v.-Humboldt-Gebirges,
6	Barkley-Berge	Studienreferendar Erich Barkley (gefallen 1945), Reichsstelle für Fischerei (Institut für Walforschung, Hamburg),
7	Bastei	Berg im zentralen Wohltat-Massiv,
8	Bludau-Berge	Dr. med. Josef Bludau, Schiffsarzt,
9	Bolle-Berg	Herbert Bolle, Werkmeister der Flugzeugmonteurgruppe, D. L. H.; die von ihm betreuten beiden Flugboote konnten ohne Unfall oder Versager in 16 Fernflügen mit 87 Flugstunden 13 050 Flugkilometer zurücklegen,
10	Boreas (D-Agat)	eins der beiden Flugboote vom Dornier 10 t Wal-Typ,
11	Brandt-Berg	Emil Brandt, Matrose, Nordd. Lloyd, rettete einem zwischen das Packeis ins Wasser gefallenen Kameraden das Leben,
12	Bruns-Berge	Elektro-Ingenieur Herbert Bruns, Spezialist für nautische und aeronautische Meßgeräte; mittels eines erstmalig zur Verwendung kommenden Unterwasser-Peilgerätes konnte er die Nordküste der Insel Bouvet horizontal unter der Wasserlinie abloten,
13	Buddenbrook-Kette	Freiherr v. Buddenbrook, Atlantik-Flugbetriebsleiter der D. L. H., stellte Expedition Schiff und Flugpersonal zur Verfügung und betreute die aeronautische Ausrüstung der Expedition,
14	Bundermann-Ketten	Max Bundermann, Luftbildner, verfertigte die Hälfte der 11 600 Vermessungs-Luftbilder, Hansa-Luftbild-G.m.b.H.,
15	Conrad-Gebirge	Konteradmiral Dr. phil. Conrad († 1943), Leiter des Amtes für Marine-Wetterdienst, beriet die teilnehmenden Wissenschaftler im Einvernehmen mit den wissenschaftlichen Instituten,
16	Dallmann-Berge	Kapitän der Handelsmarine, erforschte 1873/74 die Westküste von Graham-Land,
17	Drygalski-Berge	Geh. Rat. Prof. Dr. E. v. Drygalski († 1950), berühmter Polarforscher, Leiter der Deutschen Antarktis-Expedition 1903/04,
18	Eckhörner	Gipfel im nördl. Teil des Alexander-v.-Humboldt-Gebirges,
19	Filchner-Berge	Dr. Wilhelm Filchner, berühmter Tibet- u. Antarktisforscher, Leiter der Deutschen Antarktisexpedition 1911/13,
20	Gablenz-Rücken	Freiherr v. Gablenz (gef. 1944), Direktor der Deutschen Luft-Hansa,
21	Gburek-Spitzen	Cand. geophys. Leo Gburek (gef. 1941), Erdmagnetiker der Expedition,
22	Geßner-Spitze	Wilhelm Geßner (gef. 1944), Direktor der Hansa-Luftbild-G.m.b.H., rüstete die Expedition mit den erstmalig zur Verwendung kommenden Reihenmeßbild-Kammern RMK. Zeiss-Aerotopograph aus, stellte die beiden erfahrensten deutschen Luftbildner Bundermann und Sauter zur Verfügung, sorgte für die erste Luftbild-Auswertung und stellte die erste „Vorläufige Übersichtskarte vom Arbeitsgebiet der Expedition" her,
23	Gneis-Kopf	Berggipfel im südl. Teil der östlichen Petermann-Kette,
24	Gockel-Kamm	Wilhelm Gockel, Meteorologischer Assistent vom Marine-Observatorium Wilhelmshaven, startete zusammen mit seinem Kameraden Krüger (s. dies.) an 106 Tagen 184 Sonden des Reichsamtes Wetterdienst und des Marine-Wetterdienstes,
25	Graue Hörner	Huken am Südende des nördl. Teils der Petermann-Ketten,
26	Gruber-Berge	Erich Gruber (gef. 1940), Flugfunker von „Boreas",

Lfd. Nr.:	Namensträger:	Beziehung zur Expedition:
27	Habermehl-Gipfel	Habermehl, Präsident des ehemaligen Reichswetterdienstes, sorgte für den reibungslosen Funkverkehr zwischen Schiff und Heimat,
28	Hädrich-Berg	Hädrich, Prokurist der D.L.H., besorgte das gesamte Rechnungswesen der Expedition,
29	Hedden-Berg	Karl Hedden, Matrose, rettete einen Kameraden vom Tode des Ertrinkens,
30	Herrmann-Berge	Dr. Ernst Herrmann, Geograph der Expedition,
31	In der Schüssel	nach Westen offene breite Einbuchtung im nördl. Teil des Alexander-v.-Humboldt-Gebirges,
32	Johannes-Müller-Kamm	Johannes Müller († 1944), Leiter der Abt. Nautik des Nordd. Lloyd, Teilnehmer der Filchner-Expedition 1911/13,
33	Kaye-Kamm	Baurat b. German Lloyd, Betreuer der Luft-Hansa-Schiffsparks, zur Untersuchung des anfänglich zugewiesenen Katapult-Trägers „Westfalen" als Expeditions-Schiff nach Rio de Janeiro entsandt, verhinderte durch sein Urteil über die Unbrauchbarkeit des Schiffes für den gedachten Zweck eine sonst unvermeidliche Katastrophe,
34	Kleinschmidt-Gipfel	Reg.-Dir. Kleinschmidt, Hauptabteilungsleiter der ehemaligen deutschen Seewarte,
35	Kottas-Berge	Alfred Kottas, Kapitän des Expeditionsschiffes,
36	Kraul-Berge	Kapitän der Handelsmarine († 1948), Eislotse der Expedition,
37	Krüger-Berg	Walter Krüger († 1948), Meteorologischer Assistent beim Reichsamt für Wetterdienst, zusammen mit seinem Kameraden Gockel (s. d.) startete er an 106 Tagen 184 Sonden des Reichswetterdienstes und des Marinewetterdienstes,
38	Kubus	auffälliger, gewaltiger, vierkantiger Bergklotz an der Südostecke des Mühlig-Hofmann-Gebirges,
39	Kurze-Gebirge	Vize-Admiral, Leiter der Nautischen Abt. des ehem. Marine-Oberkommandos, stellte die neuzeitlichste nautische Schiffsausrüstung zur Verfügung,
40	Lange-Platte	Studienassessor Dr. phil. Heinz Lange (gef. 1941), vom Reichsamt für Wetterdienst, II. Meteorologe der Expedition,
41	Loesener-Platte	Kurt Loesener, Flugzeugmechaniker von „Boreas", Deutsche Luft-Hansa,
42	Lose Platte	Platte an der Westseite, südl. Teil des Alexander-v.-Humboldt-Gebirges,
43	Luz-Rücken	Martin Luz, Kaufmännischer Direktor der Deutschen Luft-Hansa,
44	Mayr-Kette	Rudolf Mayr, Flugzeugführer von „Passat", Deutsche Luft-Hansa,
44a	Matterhorn	dem in Form und Höhe (über 4000 m ü. M.) in den Walliser Alpen ähnlicher, gewaltiger Felsenzacken in den Drygalski-Bergen,
45	Mentzel-Berg	Prof. Rudolf Mentzel, Präsident der Deutschen Forschungsgemeinschaft,
46	Mühlig-Hofmann-Gebirge	Mühlig-Hofmann, Min.-Dirigent im ehemaligen RLM, setzte die Zur-Verfügung-Stellung der „Schwabenland" als Expeditionsschiff durch,
47	Neumayer-Steilwand	v. Neumayer, Gründer und Direktor der Deutschen Seewarte, Organisator mehrerer Polarexpeditionen,
47a	Neu-Schwabenland	Expeditionsschiff „Schwabenland",
48	Nordwest-Insel	dem Nordende des Alexander-v.-Humboldt-Gebirges vorgelagert,
49	Östliches Hochfeld	zwischen den Südenden der östlichen und westlichen Petermann-Ketten,
50	Ober-See	am Nordostende des Zentralen Wohltat-Massivs,
51	Passat (D-Alox)	eins der beiden Flugboote vom Dornier-10 t. Wal-Typ,
52	Paulsen-Berge	Cand. phil. Karl-Heinz Paulsen (gef. 1941), Ozeanograph der Expedition,
53	Payer-Gruppe	Julius v. Payer, österr. Polarforscher,
54	Penck-Mulde	Geh. Rat Prof. Dr. Albrecht Penck († 1947), berühmter Geograph, Verfasser von „Geologie der Antarktis" u.a.W.,
55	Petermann-Ketten	August Petermann, berühmter Geograph und Förderer der deutschen Polarforschung,
56	Preuschoff-Rücken	Franz Preuschoff, Flugzeugmechaniker von „Passat",
57	Regula-Kette	Dr. Herbert Regula, I. Meteorologe der Expedition, Deutsche Seewarte,
58	Ritscher-Gipfel	Kapitän der Handelsmarine, Oberreg.-Rat, Expeditionsleiter,
59	Röbke-Berg	Karl-Heinz Röbke, II. Offizier des Expeditionsschiffes, Nordd. Lloyd,
60	Ruhnke-Berg	Herbert Ruhnke, Flugfunker von „Passat",
61	Sauter-Riegel	Siegfried Sauter, Luftbildner, fertigte die Hälfte der 11 600 Vermessungs-Luftbilder, Hansa Luftbild G.m.b.H.,
62	Schirmacher-Seenplatte	Richardheinrich Schirmacher, Flugzeugführer von „Boreas", Deutsche Luft-Hansa,
63	Schneider-Riegel	Hans Schneider, Leiter der Abt. Ausrüstung (Besatzung und Proviant) des Nordd. Lloyd,
64	Schubert-Gipfel	v. Schubert, Reg.-Direktor, Hauptabtlg.-Leiter „Nautik" der Deutschen Seewarte,
65	Schulz-Höhen	Robert Schulz, II. Ing. d. Expeditions-Schiffes,
66	Schichtberge	Südwest-Ausläufer d. Zentr. Wohltat-Massivs
67	Schwarze Hörner	am Südende des nördl. Teils der mittleren Petermann-Kette,
68	See-Kopf	Kap am Nordostende des Zentralen Wohltat-Massivs,
69	Seilkopf-Berge	Prof. Dr. Heinrich Seilkopf, aus der Luftschiffahrt bekannter Meteorologe, Leiter der Abt. See-Flug der ehemaligen Deutschen Seewarte,
70	Sphinx-Kopf	Nordende eines einzelnen Bergrückens im Wohltat-Massiv (71° 22' S, 12° 00' O)
71	Spieß-Gipfel	Admiral, Präsident der Deutschen Seewarte, Kommandant des Expeditionsschiffes „Meteor" u. Leiter der Meteor-Expedition 1925/27,
72	Stein-Kuppen	Willy Stein, Bootsmann auf „Schwabenland", erfolgreicher Motorboots- und Bootsfahrer im Treib- und Packeis, Nordd. Lloyd,
73	Todt-Riegel	Dr. rer. pol. Herbert Todt, Assistent des Expeditionsleiters,
74	Uhlig-Gipfel	Karl Uhlig, Leitender Ingenieur des Expeditionsschiffes Nordd. Lloyd,
75	Unter-See	an der Nordseite des Zentralen Teiles des Wohltat-Massivs,
76	Vorposten	Nunataker im östlichen Grenzgebiet von Neu-Schwabenland,
77	Westliches Hochfeld	zwischen den beiden südl. Ausläufern des Alexander-v.-Humboldt-Gebirges,
78	Weyprecht-Berge	Weyprecht, berühmter Polarforscher, Entdecker von Franz Joseph-Land 1872/73, gab die Anregung für das Erste Internationale Polarjahr,
79	Wegener-Inlandeis	Dr. Alfred Wegener († 1938), berühmter Grönlandforscher,
80	Witte-Spitzen	Dietrich Witte, Motorenwart des Expeditionsschiffes,
81	Wohltat-Massiv	Min.-Direktor Helmuth Wohltat, Initiant, Organisator der Expedition und ihr Betreuer während der Durchführung,
82	Zimmermann-Berg	Carl Zimmermann, Oberreg.-Rat i. R., Vizepräsident der Deutschen Forschungs-Gemeinschaft,
83	Zuckerhut	Gipfel im Zentralen Wohltat-Massiv,
84	Zwiesel	höchster Gipfel in der Mitte der westlichen Petermann-Kette.

Die geographischen Positionen der genannten Gebiete sind wie folgt:

A. Das Wohltat-Massiv, ein ausgedehntes Berggebiet mit Gipfeln bis 3010 m ü. M. und Hochgebirgsformen im Zentralen Teil, umfaßt den Raum zwischen 70,5° S und 72,2° S, 16° O und 11° O. Rings um den Zentralen Teil gruppieren sich:

a) die „Schirmacher-Seenplatte" im Nordwesten,
b) die Nunataker „Vorposten" im Osten,
c) die Payer-Gruppe im Südosten,
d) die Weyprecht-Berge im Süden und
e) das Alexander-v.-Humboldt-Gebirge im Südwesten

Den Raum zwischen letzterem und dem Zentralen Teil füllen
f) die Petermann-Ketten aus, vom Alexander-v.-Humboldt-Gebirge getrennt durch den Humboldt-Graben.

Ober- und Unter-See liegen am Fuße des Massivs an seiner Nordseite. Höchste Erhebungen und besonders auffällige Punkte sind im Zentralen Teil des Massivs:

Die Schicht-Berge, N-L Nr. 66, Höhe 2600 m, Lage: 71,4° S, 13,2° O
Zimmermann-Berg, Nr. 82, Höhe 2530 m, Lage: 71,3° S, 13,4° O
Ritscher-Gipfel, Nr. 58, Höhe 3010 m, Lage: 71,4° S, 13,4° O
Zuckerhut, Nr. 83, Höhe 2700 m, Lage: 71,4° S, 13,5° O
Unter-See, Nr. 75, Höhe 655 m, Lage: 71,3° S, 13,5° O
Bastei, Nr. 7, Höhe 2640 m, Lage: 71,3° S, 13,6° O
Mentzel-Berg, Nr. 45, Höhe 2520 m, Lage: 71,3° S, 13,7° O
Ober-See, Nr. 50, Höhe 820 m, Lage: 71,2° S, 13,7° O
See-Kopf, Nr. 68, Höhe 1340 m, Lage: 71,2° S, 13,8° O
Todt-Riegel, Nr. 73, Höhe 1900 m, Lage: 71,3° S, 14,3° O
Vorposten, Nr. 76, Höhe 2200 m, Lage: 71,4° S, 15,8° O

a) Die **Schirmacher-Seenplatte,** N-L Nr. 60, ist eine etwa 15 km lange, höchstens 3 km breite Felsplatte auf 70° 40' S, 11° 40' O. Die höchste Erhebung der Felsplatte mit 210 m ü. M. liegt eben westlich von ihrer Mitte, eine 145 m hohe an ihrem Ostende.

b) Die Nunataker **„Vorposten"** liegen auf einer südsüdwestwärts ansteigenden Schwelle auf 71,4° S, 15,8 O, sind 2200 m ü. M. hoch und überragen das Inlandeis der Umgebung um etwa 300 m.

c) Die **„Payer-Gruppe",** N-L Nr. 50, liegt mit ihrer Mitte auf 72,0° S, 14,7° O; sie hat etwa Kreisform. Von ihrer Mitte läuft eine Schwelle mit einigen Nunatakern südwärts, deren höchster 3180 m ü. M. erreicht.

d) Die **„Weyprecht-Berge",** N-L Nr. 78, bilden eine Berggruppe, deren Mitte auf 72,0° S, 13,5° O liegt; von den Gipfeln sind fünf über 2900 m ü. M. hoch und überragen damit das Inlandeis der Umgebung um etwa 300 m; der höchste Gipfel mit 2980 m ü. M. liegt am Südwestende der Gruppe.

e) Das **„Alexander-v.-Humboldt-Gebirge",** N-L Nr. 1, erstreckt sich, reich zergliedert, von 71,4° S, bis 72,0° S zwischen 11° und 12° O. Am Nordende liegt die Nordwest-Insel, N-L Nr. 48; weiter südlich liegen am Nordrand der halbkreisförmigen, nach Westen offenen, breiten Bucht „In der Schüssel", N-L Nr. 31, die 2370 und 2390 m hohen „Eckhörner", N-L Nr. 18, und östlich von dem östlicheren von beiden ist die Lücke im halbkreisförmigen Bergkranz „Am Überlauf", N-L Nr. 5, mit ihrem 100 m hohen Gefälle zwischen dem Inlandeisstand innen und außen südwestlich von „In der Schüssel" liegt auf 71,6° S, 11,3° O der 2360 m hohe Gipfel „Altar", N-L Nr. 3. Zwischen den beiden südlichen Ausläufern des Alexander-v.-Humboldt-Gebirges erstreckt sich in 2600 bis 2700 m ü. M. das „Westliche Hochfeld", N-L Nr. 78, in nord-südlicher Richtung.

Der **„Humboldt-Graben",** N-L Nr. 2, begrenzt das Alexander-v.-Humboldt-Gebirge im Osten und trennt es von der westlichen Petermann-Kette. In seinem Nord-Ausgang liegt eine Felsinsel mit dem „Sphinx-Kopf", N-L Nr. 70, an ihrem Nordende.

Die **„Petermann-Ketten"** bestehen aus einem südlichen, mittleren und nördlichen Teil; mittlerer und nördlicher Teil zerfallen wiederum je in drei größere und einige kleinere Bestandteile. Alle erstrecken sich in Nord-Süd-Richtung, N-L Nr. 55, von 71,3° S bis 72,15° S zwischen dem Zentralen Wohltat-Massiv und dem Alexander-v.-Humboldt-Gebirge. Zwischen dem südlichen und dem mittleren Teil liegt mit etwa 2800 m ü. M. die Inlandeiszunge „Östliches Hochfeld", N-L Nr. 49, und an den Südecken des nördlichen Teils der Petermann-Ketten sind die „Schwarzen" und die „Grauen Hörner", N-L Nr. 67 und 25. Von den Gipfeln ist der **„Gneis-Kopf",** N-L Nr. 23, auf 71,9° S, 12,2° O der höchste im gesamten Wohltat-Massiv mit 3240 m ü. M. Ein anderer markanter Berg ist der **„Zwiesel",** N-L Nr. 84, am Südende der östlichen Kette mit 3180 m ü. M. Die zwei unbenannten Nordenden der nördlichen Petermann-Ketten zwischen Sphinx-Kopf und dem Zentralen Wohltat-Massiv erreichen 2170 und 2140 m Höhe ü. M.

Die **„Ballmann-Berge",** N-L Nr. 16, zwischen dem Alexander-v.-Humboldt-Gebirge und dem Conrad-Gebirge, bestehen aus einem Massiv, einem inselartigen 3000 m hohen Berg westlich von seinem nördlichen Teil, und einigen Nunatakern. Der Kamm des Massivs läuft dicht westlich von 11° O etwa 35 km südwärts von 71,7° S bis fast 72° S.

B. Das **Conrad-Gebirge,** N-L Nr. 15, und das Kurze-Gebirge, N-L Nr. 39, sind zwei ihrer Form und Ausdehnung nach ziemlich ähnliche Gebirgszüge, die durch eine 15 bis 20 km breite Inlandeisfläche getrennt sind. Sie erstrecken sich nord-südwärts, ersteres mit 55 km Länge auf 10,5° O zwischen 71,7° S und 72,3° S, letzteres auf 9,5 bis 10° O zwischen 72,1 bis 72,5° S mit 45 km Länge, und erreichen ihre größten Höhen von über 3000 m ü. M. in Gipfeln, von denen der höchste im südlichen Teil des Conrad-Gebirges, zwei andere im nördlichen Teil des Kurze-Gebirges liegen. Große Aufschüttungen finden sich an der Westseite beider Gebirgszüge.

Die **Drygalski-Berge,** N-L Nr. 17, und die Filchner-Gruppe, N-L Nr. 39, sind in ihren niedrigeren Teilen firnbedeckte, breit gelagerte und, besonders die erstgenannten, spitze auffallend zackige Felsmassen im Raum zwischen 9,5 und 7,1° O und 71,8 und 72,1° S. Der auffallendste Gipfel ist das „Matterhorn", N-L Nr. 44 a, ein gewaltiger, dem Matterhorn in den Walliser Alpen sehr ähnlicher und schätzungsweise annähernd 4000 m hoher einzelner Felszacken. Am Südwestende der Filchner-Gruppe liegt der „Kubus", N-L Nr. 38, ein mächtiger, vierkantiger Bergklotz auf 72,4° S, 7,5° O.

C. Das Mühlig-Hofmann-Gebirge, N-L Nr. 46, zwischen 71,8 und 72,6° S und 3° O, eine geringere Mannigfaltigkeit der Bergformen als die Gebirge im östlichen Teil von Neu-Schwabenland; fehlen ähnlich exzessive Hochgebirgsformen wie dort. Bedeutende Erhöhungen über 3000 m ü. M., jedoch nur rund 1000 m über dem Inlandeis sind nur im Nordosten in der „Großen Spitze", N-L Nr. 22 auf 71,9° S, 6,9° O und im Habermehl-Gipfel, N-L Nr. 27, dicht westlich davon. Zwischen Großer Spitze und „Bolle-Berg", N-L Nr. 9, auf 72,3° S, 6,5° O, weist das Gebirge hohe, in stumpfe Gipfel gegliederte Kämme auf. Diesem Bild passen sich an:

Buddenbrook-Kette,	N-L Nr. 13,	71,7° S, 6° O
Luz-Rücken,	N-L Nr. 43,	72° S bis 72,3° S, 5,5° O
Hädrich-Berg,	N-L Nr. 28,	72,4° S, 5,2° O
Kaye-Kamm,	N-L Nr. 33,	72,5° S, 4,8° O
Gablenz-Rücken,	N-L Nr. 20,	72° bis 72,3° S, 5° O
Preuschoff-Rücken,	N-L Nr. 56,	72,3° bis 72,5° S, 4,5° O
Gruber-Berge,	N-L Nr. 26,	72° S, 4° O
Loesener-Platte,	N-L Nr. 41,	72° S, 4,3° O
Rühnke-Berg,	N-L Nr. 60,	72,5° S, 4° O
Bundermann-Ketten,	N-L Nr. 14,	71,8° S bis 72° S, 3,4° O
Mayr-Kette,	N-L Nr. 44,	72° bis 72,3° S, 3,4° O
Sauter-Riegel,	N-L Nr. 61,	72,6° S, 3,3° O

D. Das Ritscher-Land, N-L Nr. 58, wird von Süden nach Norden von der „Penck-Mulde", N-L Nr. 54, durchzogen. In ihre südliche Mündung stürzt das „Wegener-Inlandeis", N-L Nr. 79, das das Gesamtgebiet von Neu-Schwabenland polwärts begrenzt, dieses nördlich von 74° S steil um gut 1000 m ab, um sich dann in geringerem Gefälle nordwärts zum Schelfeis abzusenken. Im Osten und Westen wird die Penck-Mulde von firnbedeckten Bergzügen flankiert, deren höchste Erhebungen bis in über 3000 m ü. M. hinaufragen und sich um 1000 bis 1500 m über das Inlandeis der Mulde erheben.

Von den Bergen, Spitzen und Kämmen an der Ostseite der Penck-Mulde sind, von Süden nach Norden, folgende benannt:

Gockel-Kamm,	N-L Nr. 24, auf	73,2° S, 0,2° W
Herrmann-Berge,	N-L Nr. 30,	73° S, von 1° O bis 0°
Krüger-Berg,	N-L Nr. 37,	73,1° S, 1,3° O
Barkley-Berge,	N-L Nr. 6,	72,8° S, von 1,5° bis 0,8°
Gburek-Spitzen,	N-L Nr. 21,	72,7° S, von 1,5° bis 0,8°
Paulsen-Berge,	N-L Nr. 52,	72,4° S, 1,5° O
Brandt-Berg,	N-L Nr. 11,	72,1° S, von 1° bis 1,5°
Hedden-Berg,	N-L Nr. 29,	

Von den bemerkenswerten geographischen Objekten an der Ostseite der Penck-Mulde sind benannt, von Süden nach Norden:

Kottas-Berge,	N-L Nr. 35, auf	74,1 bis 74,3° S, 8,2—9°
Amelang-Platte,	N-L Nr. 4,	74° S, 6,2 bis 6,5° W
(Felsplatte mit 2 Gipfeln)		
Schulz-Höhen,	N-L Nr. 65,	73,7° S, 7,6° W
Schneider-Riegel,	N-L Nr. 63,	73,7° S, 3,3° W
Kleinschmidt-Gipfel	N-L Nr. 34,	Berge u. Gipfel auf einer
Uhlig-Gipfel,	N-L Nr. 74,	150 km langen, firnbedeckten fast geradlinig
Bludau-Berge,	N-L Nr. 8,	
Spieß-Gipfel,	N-L Nr. 71,	72,7° S, 3,5° W bis 74°
Schubert-Gipfel,	N-L Nr. 64,	5° W laufenden Bergrücken.
Seilkopf-Berge,	N-L Nr. 69.	

Weitere Einzelheiten und Kartenmaterial, sowie eine ausführliche Beschreibung des Gebietes von Neu-Schwabenland enthalten das Werk „Deutsche Antarktische Expedition 1938/39" von Alfred Ritscher, Verlag Koehler & Amelang, Leipzig, 1942.

Bonn, den 12. Juli 1952.

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Hallstein

Der Bundesminister für Wirtschaft

Runderlaß Außenwirtschaft Nr. 88/52
betreffend: Tschechoslowakei; Handelsverkehr zwischen der Bundesrepublik und der Tschechoslowakei für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1952
Vom 25. Juli 1952.

In dem Runderlaß Außenwirtschaft Nr. 63/52 vom 6. Mai (Bundesanzeiger Nr. 95 vom 17. Mai 1952) wurden die Protokolls bestimmungen des am 29. April 1952 paraphierten bekanntgegeben.

Nachdem inzwischen die Alliierte Hohe Kommission Einwendungen nicht erhoben hat, ist das Warenprotokoll 15. Juli 1952 gezeichnet worden.

Nachstehend werden das Protokoll und der geführte Notenwechsel im Wortlaut wiedergegeben.

Dieser Runderlaß findet im Lande Berlin Anwendung und soweit er in Berlin bekanntgegeben wird.

Bonn, den 25. Juli 1952.
V B 6 — 48027/52.

Der Bundesminister für Wirtschaft
Im Auftrag
Dr. Reinhardt

Am 5. August 1952 bekräftigte das Auswärtige Amt der Bundesrepublik Deutschland die völkerrechtlichen Namensansprüche aus der Entdeckergroßtat der dritten deutschen Antarktisexpedition 1938/39 unter Alfred Ritscher. Im amtlichen Bundesanzeiger, *herausgegeben vom Bundesminister der Justiz, bestätigte es regierungsamtlich 84 der deutschen geographischen Namen, die Anfang 1939 im Gebiet von Neu-Schwabenland für Ebenen sowie Berge, Höhenzüge und Gebirge vergeben worden waren.*

und unbestritten. Dennoch erklären heute offizielle Stellen in der Bundesrepublik Deutschland, das Deutsche Reich habe in der Antarktis keine Gebietsansprüche erhoben. Das Auswärtige Amt erklärte auf eine entsprechende Anfrage in einem Schreiben vom 20. Januar 2004 an den Autor: „Das frühere Deutsche Reich hat Gebietsansprüche in der Antarktis *nicht* erhoben, und zwar auch nicht in bezug auf das von der deutschen Antarktisexpedition 1938 / 39 entdeckte Gebiet Neu-Schwabenland. Einer norwegischen Erklärung vom 14. Januar 1939, mit der ein größeres Gebiet in der Antarktis unter Einbeziehung von Neu-Schwabenland in Anspruch genommen wurde, hat die deutsche Reichsregierung am 23. Januar 1939 widersprochen und sich bezüglich des Gebietes Neu-Schwabenland die volle Handlungsfreiheit vorbehalten, die sich aus den Grundsätzen des Völkerrechts ergibt.

Konkrete Ansprüche auf das fragliche Gebiet hat das Deutsche Reich allerdings weder damals noch später erhoben. Die Bundesregierung hat lediglich im Jahre 1952 das auf der Tatsache der Entdeckung gestützte Recht zur geographischen Namensgebung für Neu-Schwabenland ausgeübt.'

Dieser Feststellung des Auswärtigen Amtes steht folgende Rechtsauffassung gegenüber: „Zeitgleich mit dem Aufenthalt der deutschen Expeditionsgruppe in Neu-Schwabenland beanspruchte Norwegen das Königin-Maud-Land, also den Teil der Antarktis, in dem auch Neu-Schwabenland liegt, durch eine königliche Resolution vom 14.01.1939 für sich. Das Reichsaußenministerium unterrichtete daraufhin am 23.01.1939 den norwegischen Gesandten in Berlin, daß die deutsche Regierung diese Besitzergreifung nicht anerkennen könne und sich ‚bezüglich des Gebietes die volle Handlungsfreiheit vorbehalte, die sich aus den Grundsätzen des Völkerrechts ergibt'.

Norwegen führte als Beleg für seine Rechte auf das Königin-Maud-Land dessen Entdeckung und Erforschung an. Entdeckung und Erforschung eines Gebietes sichern dem Entdeckerstaat aber nicht für immer, sondern nur für einen kurzen Zeitraum die Erwerbsrechte zu. Ein Staat kann demnach jeden Versuch eines anderen Staates, entdecktes Land zu vereinnahmen, abwehren. Macht er dies nicht, verfällt der Gebietsanspruch des Entdeckerstaates.

Da Norwegen nicht gegen das Ausbringen deutscher Hoheitszeichen auf dem von ihm beanspruchten Gebiet eingeschritten war, hat es die Entdeckungen und Erforschungen abgeleiteten Rechte für Neu-Schwabenland nach dem Völkerrecht verwirkt."

In seinem Schreiben vom 20. Januar 2004 wiederholt das Auswärtige Amt seine Feststellung: „Konkrete Gebietsansprüche hatte auch das Deutsche Reich nie gestellt" und bemerkt hierzu: „Durch den Antarktisvertrag von 1959, der im Jahre 1979 von Deutschland ratifiziert wurde, ist die Frage von Gebietsansprüchen überholt."[55]

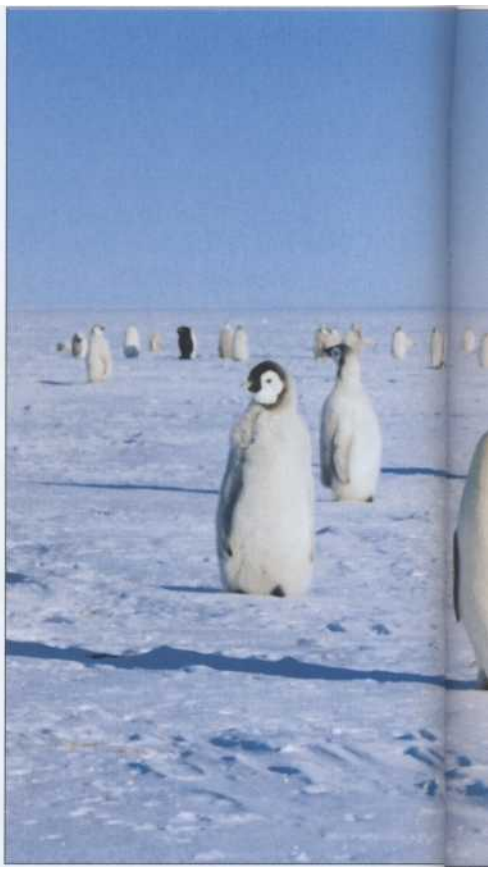
Obwohl in der deutschen Nachkriegsliteratur im Grunde ausgeblendet, nimmt interessanterweise gerade eine Publikation der DDR von 1957 Bezug zu dem Thema Entdeckung und Inbesitznahme von, wie es hier heißt, „Schwabenland" durch die Ritscher-Expedition 1938 /39. Das unter dem Titel *Schwingen über Nacht und Eis* herausgekommene Buch, das sich mit der Geschichte der Erforschung der beiden Pole beschäftigt und die einzelnen Expeditionen in jeweils einem Kapitel vorstellt, widmet sich auf immerhin 16 Seiten auch der dritten deutschen Antarktisexpedition. Zudem dokumentieren drei Fotos das damalige Geschehen.

Beachtenswert ist der Tenor des mit „Flugboot über dem Schelf eis" überschriebenen Kapitels. Bleibt erwartungsgemäß einerseits der Bezug zu einem Hitler-Deutschland vollkommen ausgeblendet, so wird andererseits mit keiner Silbe erwähnt, daß ein anderes Land als Deutschland Anspruch auf die knapp 20 Jahre zuvor erkundeten 600.000 Quadratkilometer antarktisches Eis auch nur angemeldet hat. Zweifel an den bestehenden deutschen Besitzverhältnissen kommen bei der Lektüre gar nicht erst auf, wenn es etwa heißt: „Da stehen sie nun auf einem Gebiet des sechsten Kontinents, das bis dahin noch kein Mensch betreten hat."[56] Oder: „Auf sieben Fotoflügen mit einer Gesamtlänge von zehntausend Kilometern wurden nicht weniger als 350.000 Quadratkilometer unbekannten Gebietes um den Greenwich-Meridian zwischen dem Königin-Maud- und dem Prinzessin-Astrid-Land kartographisch erfaßt und über mehr als 600.000 Quadratkilometer [. . .] vermessen, der Küstenstreifen zwischen 11° 30' westlicher und 20° östlicher Länge."[57] Am deutlichsten wird die Bildunterschrift zu dem Foto, welches das Flugboot „Boreas" zeigt: „Der Dornier-Wal der Ritscher-Expedition wassert am Eisrand der Antarktis und nimmt das ‚Schwabenland' in Besitz (1939)."[58]

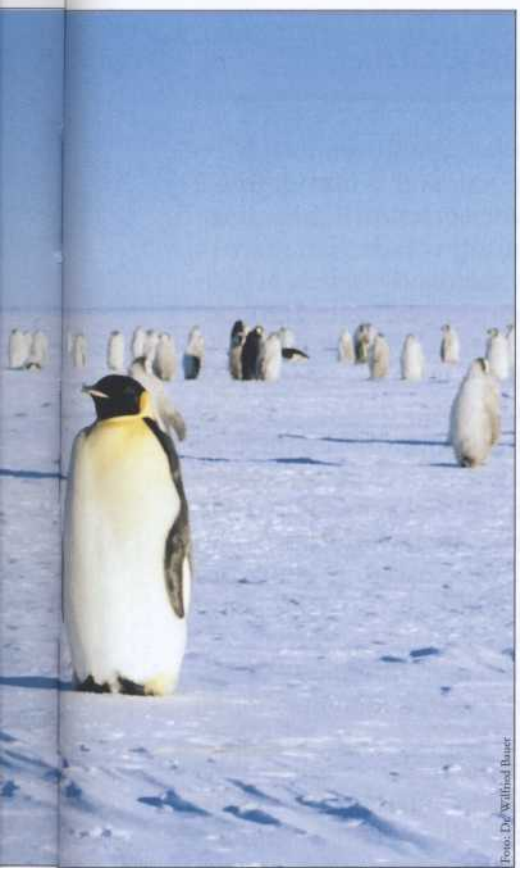
Die deutschen Namen in der Antarktis

In nüchtern-sachlicher Weise widmet sich etliche Jahre später — 1986 — auch eine vom Verlag des Instituts für Angewandte Geodäsie in Frankfurt am Main herausgegebene bundesdeutsche Veröffentlichung dem Thema. In der speziell der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39

1995/96organisierte die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Hannover, die GeoMaud-Expedition zur geowissenschaftlichen Erforschung des Gebietes zwischen 6° und 8 ° Ost. Hierzu zählten die Gebirgszüge des Wohlthatmassivs, die östlichsten Ausläufer des Mühlig-Hofmann-Gebirges, teilweise das südlich angrenzende Wegenerinlandeis und die Schirmacheroase. Oben: Zeltlager nördlich der Petermannketten im Schein des Vollmonds. Unten: Basislager der Expedition in der Schirmacheroase unweit der russischen Station „Nowolasarewskaja `:



Oben links: Die Station „ Georg Forster ” in der Schirmacheroase wurde ab 1976 von der DDR betrieben. 1996 wurde sie von der BRD abgebaut. Oben Mitte: Ein majestätischerAnblick: Kaiserpinguine mit Küken. Oben rechts: Während einer deutschen Expedition 1993 in der Schirmacheroase. Solche großen Containerschlitten werden von Raupenschleppern gezogen. Unten links: Mit dem deutschen Eisbrecher „Polarstern `; hier vor der Station „ Georg von Neumayer ; wurden zahlreiche Expeditionen in die Po-



larzonen unternommen. Unten rechts: 1981 errichtete die BRD die Forschungsstation „ Georg von Neumayer" und schuf damit die Voraussetzung zur Aufnahme in die Konsultativrunde der Antarktisvertragsstaaten. Das Foto zeigt die Station im Jahr 1989. Anfang der 1990er Jahre mußte sie aufgrund von Eisbewegung und Schneelast aufgegeben werden, zehn Kilometer vom ursprünglichen Standort entfernt wurde sie im März 1992 wiedererrichtet.

gewidmeten Schrift *Kartographische Arbeiten und deutsche Namengebung in Neuschwabenland, Antarktis* von Karsten Brunk wird zunächst ein Überblick über die bisherigen kartographischen Arbeiten sowie die deutsche und ausländische Namengebung in Neu-Schwabenland gegeben. Sodann geht es um die kartographische Erfassung des unter Alfred Ritscher erstmals erkundeten Gebietes und um die Rekonstruktion der Flugwege seiner Expedition. Schließlich wird eine Neubearbeitung des deutschen Namengutes in Neu-Schwabenland vorgenommen.

Dem Textteil ist ein Fototeil angefügt, in dem erstmals insgesamt 100 Schrägluftbilder abgedruckt sind, die zwischen dem 21. und 31. Januar 1939 von den beiden Flugbooten „Passat" und „Boreas" aus über dem westlichen und mittleren Neu-Schwabenland gemacht worden sind. In einem ausführlichen Anhang schließlich wird eine Liste der Namenversionen gegeben, die einen historischen Überblick über die Entwicklung der Daten des deutschsprachigen Namengutes ermöglicht. Dabei werden Angaben gemacht zu Höhe, Zweitnamen, Begründung und Datum der Entdeckung bzw. Namenvergabe.

Die Arbeit geht von der Bestandsaufnahme des deutschen Namengutes in der Antarktis aus, die vor allem die Erfassung der vor 1945 vergebenen Namen zum Gegenstand hatte. Aus den Originalquellen, das heißt den Expeditionsberichten und -karten, konnten insgesamt 427 im Zeitraum zwischen 1873 / 74 und 1938 /39 vergebene Namen ermittelt werden. Davon entfallen 96 Benennungen auf die Deutsche Antarktische Expedition 1938 / 39 unter Alfred Ritscher.

Wie es heißt, seien aufgrund unzureichender Qualität der älteren Antarktiskarten im Laufe der Jahrzehnte Lageverschiebungen und zum Teil auch erhebliche Identifizierungsschwierigkeiten von mit Namen belegten Objekten zu verzeichnen. Dies hätte zur Folge, daß noch in älteren Karten enthaltene Namen in den Neuausgaben fehlten. Auch in den mittleren und westlichen Gegenden von Neu-Schwabenland würden solche Identifizierungsprobleme auftreten, was unter anderem in den bisher durchgeführten Korrekturversuchen der Expeditionskarte von 1939 bzw. 1942 zum Ausdruck komme. Mangels von Identifizierungshilfen seien diese Versuche recht unbefriedigend ausgefallen, was schließlich zu dem fast völligen Fehlen der deutschen Namen in den aktuellen norwegischen Übersichtskarten dieser Gebiete geführt habe.

So sei auch die durch die Auswertung der fotogrammetrischen Vermessungsflüge entstandene Expeditionskarte - „Neu-Schwabenland 1 : 1.500.000" - der Ritscher-Expedition mit vielen Fehlern behaftet. Dies hing mit den Navigationsschwierigkeiten, dem Versagen von Funkpeilungen in größerer Entfernung von dem Flugzeugstützpunktschiff „Schwabenland" und dem häufigen Ausfall der Geschwindigkeits- und Höhenmesser zusammen, aber auch damit, daß die Windabdrift nur geschätzt werden konnte. Zu berücksichtigen ist außerdem, daß den Kartographen zur Auswertung der Luftbilder und zur Herstellung einer mehrfarbigen Expeditionskarte im Zeitraum Mai / Juni 1939 nur sechs Wochen zur Verfügung standen. Zur Aufdeckung der Fehler war nunmehr die Rekonstruktion der Flugwege, aber auch die Kenntnis des entsprechenden Luftbildmaterials unabdingbar.

Im Dezember 1982 tauchten über 600 Papierkontaktabzüge der seit Kriegsende verschollen geltenden insgesamt 11.600 Schrägluftbilder auf. Mit Hilfe dieser, nahezu alle eisfreien Teile und große Bereiche der Schelfeisfront zeigenden Aufnahmen konnte die Arbeit beginnen. Nicht zuletzt anhand der Beschriftung auf einigen der Luftbilder war es möglich, die Flugwege nachzuvollziehen und die richtigen Beziehungen zwischen den Flugpolygonen und den aufgenommenen Objekten in der alten und in den neuen Karten herzustellen. So konnten die meisten mit deutschen Namen belegten Objekte in den neueren norwegischen Übersichtskarten identifiziert sowie die aktuellen Koordinaten bestimmt werden.

Was ergibt sich hieraus nun für die Namensituation im Gebiet Neu-Schwabenland heute? Die im August 1939 erschienene „Übersichtstafel von dem Arbeitsgebiet der Deutschen Antarktischen Expedition 1938-39. Neu Schwabenland 1 : 5.000.000" war zugleich auch die erste Veröffentlichung von 66 deutschen Benennungen für in der Karte dargestellte geographische Objekte. Diese waren von Alfred Ritscher bereits auf der Rückreise der Expedition aufgelistet worden. Im Hinblick auf die Verwendung in der Übersichtstafel wurden die Vorschläge dem Beauftragten für die Antarktisexpedition, Staatsrat Helmut Wohlthat, zur Bestätigung vorgelegt und von diesem bestätigt. Die zweite Ausgabe der Karte von 1942 enthält neben einigen geänderten Höhenwerten noch zwei weitere Namen. Zudem weist Ritscher als Herausgeber auf mögliche Lageänderungen im „östlichen Teil der Gebirgskette" hin, was später durch die fotogrammetrische Auswertung der auf dem siebten Fotoflug gemachten Reihenbildaufnahmen bestätigt werden konnte. Ergebnisse, die in Folgeveröffentlichungen zunächst unberücksichtigt blieben, da sie sich stets auf die unkorrigierte Erstauflage stützten.

Deutscherseits vorgenommene Nachkriegskorrekturen, die unter anderem von Ritscher bearbeitet wurden, beschränkten sich aufgrund nicht verfügbarer Luftbilder auf Teilgebiete. Im August 1950 konnte der damalige Expeditionsleiter auf der Geodätischen Woche in Köln sowie im Juni 1951 auf der Jubiläumstagung des Archivs für Polarforschung in Kiel eine überarbeitete Fassung präsentieren. Diese Überarbeitung war insofern von Bedeutung, als sie die Grundlage für die von Ritscher 1952 zusammengestellten geographischen Positionen bildete, eine Liste, die schließlich im *Bundesanzeiger* vom 5. August 1952 „amtlich bestätigt" wurde. In dieser schon am 12. Juli erfolgten „Bekanntmachung über die Bestätigung der bei der Entdeckung von ‚Neu-Schwabenland' im Atlantischen Sektor der Antarktis durch die Deutsche Antarktische Expedition 1938 / 39 erfolgten Benennungen geographischer Begriffe" sind außerdem Begründungen für die vergebenen Namen, 84 an der Zahl, zu finden.

Die Folgejahre bringen ständig Neubearbeitungen auch von Einzelregionen, wie des Wohlthatmassivs oder der Küstengebiete, und die Einfügung von Neu-Schwabenland in eine Arbeitskarte der gesamten Antarktis; die deutschen Vorlagen wurden im wesentlichen unverändert übernommen. Hin und wieder wurden, neuen Erkenntnissen zufolge, leichte Verschiebungen, Maßstabsverkleinerungen und Drehungen vorgenommen. Aufgrund verschiedener nach wie vor bestehender Unsicherheiten der Identifizierung blieb die Zuordnung einiger deutscher Namen unsicher.

Ab 1954 erschien die von H. P. Kosack bearbeitete „Karte der Antarktis, 1 : 4.000.000" in vier Blättern, die den Stand von 1953 wiedergibt. Diese Fassung beinhaltete ebenfalls wieder Änderungen bei der Zuordnung der deutschen Namen zu den dargestellten geographischen Objekten vor allem im Gebiet zwischen Ritscherhochland und Wohlthatmassiv, wenngleich die in den Übersichtskarten der Expedition von 1938 / 39 selbst enthaltenen Mängel auch hier wieder nicht bereinigt wurden.

Diese Antarktiskarte stellt die letzte deutsche Bearbeitung einer Karte im Gebiet von Neu-Schwabenland mit dem nahezu vollständigen deutschen Namengut dar. Lediglich 1957 erschien noch eine verkleinerte Ausgabe im Maßstab 1 : 7.500.000 mit Stand vom Mai 1956, im Bereich Neu-Schwabenland sind hier jedoch keine Änderungen mehr erfolgt.

So also die - deutscherseits bisher nicht revidierte - kartographische Situation der deutschen geographischen Namen im Bereich Neu-Schwabenland in der Antarktis. Aber auch andere Nationen haben später geographischen Objekten in diesem von den Deutschen erkundeten Gebiet Bezeichnungen gegeben. Von einiger Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, daß das amerikanische Namenbuch für die Antarktis noch bis zu seiner 2., überarbeiteten Ausgabe mit Stand vom Januar 1956 die für Neu-Schwabenland existierenden geographischen Namen den bis dahin erschienenen deutschen Karten entnahm. Gegenüber der 1. Ausgabe vom Mai 1947 waren allerdings mehrere deutsche Namen im westlichen Neu-Schwabenland gestrichen worden, weil diese nicht mit den neueren Kartierungen der norwegisch-britisch-schwedischen Antarktisexpedition 1949-52 übereinstimmten. Ab der 3. Ausgabe (Juni 1969) sind fast ausschließlich norwegische Benennungen verzeichnet.

Ihren kartographischen Niederschlag fanden diese Namensentscheidungen in den verschiedenen Ausgaben von Antarktiskarten der American Geographical Society (AGS) „Antarctica 1 : 5.000.000". Während die Karte von *1962* noch die gleiche Situation zeigt wie die Übersicht von Kosack von 1954, das heißt auch die entsprechenden deutschen Namen in diesem Gebiet übernimmt, fehlen in einem weiteren Kartenwerk der AGS von 1962 im Maßstab 1: 3.000.000 sowie in der nächsten Ausgabe der „Antarctica" von 1965 im westlichen Teil von Neu-Schwabenland die deutschen Namen. Statt dessen wurden die norwegischen Namen berücksichtigt. Ahnlich gestaltete sich die Situation in der Folgezeit auch bezüglich des Bereiches des Mühlig-Hofmann-Gebirges und der östlich bis zum Wohlthatmassiv anschließenden Gebirge, der 1958 /59 von den Norwegern im Luftbild festgehalten wurde.

Die unterlassene Übernahme der deutschen Namen in die norwegische Kartenserie „Dronning Maud Land" hängt mit den schon genannten Identifizierungsschwierigkeiten zusammen. Die des Wohlthatmassivs und des Gebietes bis zum Ostrand des Mühlig-Hofmann-Gebirges sind jedoch fast lückenlos übernommen worden. In diesem Gebirge selbst wie auch im Westteil Neu-Schwabenlands hat man deutsche Namen jedoch kaum benutzt. Allerdings kommen Ubersetzungen vor. Beispielsweise wird ein Teil der Seilkopf berge in den norwegischen Karten als „Seilkopffjella" bezeichnet.

Größere Bemühungen bei der Verwendung der deutschen Namen in Neu-Schwabenland sind interessanterweise im sowjetischen Kartenwerk zu erkennen. Mehrere Karten sind auf Befliegungen des Wohlthatmassivs und Umgebung im Südsommer 1959 / 60 sowie ein Jahr darauf im östlichen und mittleren Neu-Schwa-

Das Mühlig-Hofmann-Gebirge mit seinen bizarren Felsformationen bietet lohnende Gelegenheiten für geologische Untersuchungen. Hier treffen deutsche und südafrikanische Geologen im Januar 2000 zu gemeinsamen Forschungen zusammen.

Foto: Pr. Wilfried Bauer

benland hin entstanden. In einigen, zwischen 1966 und 1972 erschienen russischen Karten sind die deutschen Namen fast vollständig berücksichtigt worden. Allerdings erscheint in manchen Fällen die richtige Zuordnung fraglich.

Weitere Karten, die das deutschen Namengut in Neu-Schwabenland weitgehend berücksichtigen, waren die 1957 veröffentlichte Karte „Antarctica 1 : 7.000.000" des *National Geographic Magazine* und die Karte „Antarctique 1 : 5.000.000" des Institut Geographique National von 1969.

Mit dem Erscheinen des sowjetischen und norwegischen Kartenmaterials lag gegen Ende der 1960er Jahre das heute gültige Kartenbild Neu-Schwabenlands fast vollständig vor. Teils differierende Bezeichnungen zwischen russischen und norwegischen Karten konnten allerdings nicht ausgeschlossen werden. Am stärksten durchgesetzt haben sich mittlerweile die norwegischen Benennungen, was stark mit der Orientierung an der 3. Ausgabe des amerikanischen Namenbuches für die Antarktis von *1969* zusammenhängt. Die 4. Ausgabe von 1981 bestätigt diese Namenentscheidungen noch einmal, die schließlich so beibehalten wurden.[59]

Die neue deutsche Antarktisforschung

Spät, doch nicht zu spät, erkannte die Bundesregierung die Wichtigkeit, sich an der Erforschung der Antarktis aktiv zu beteiligen und sich den Antarktisvertragspartnern anzuschließen, um bei einer späteren Rohstoffnutzung in der Antarktis ein entscheidendes Wort mitreden zu können. Der deutsche Wiedereinstieg in die Antarktisforschung vollzog sich in mehreren Etappen.

Bereits 1975 schickte die Bundesrepublik Deutschland ihre erste Krill-Forschungsexpedition unter Beteiligung der Bundesforschungsanstalt für Fischerei und des Instituts für Meereskunde der Universität Kiel in die Antarktis. Im Winter 1977 / 78 folgte die zweite Expedition in Sachen Krill, gleichzeitig führte die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) seegeophysikalische Forschungsarbeiten im südlichen Weddelmeer durch.

Währenddessen beschloß die Bundesregierung am 18. Januar 1978 den deutschen Beitritt zum Antarktisvertrag. Im Mai 1978 wurde die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG), die für die Polarforschung eine Kommission gebildet hatte, in das Scientific Committee an Antartic Research (SCAR, Internationales Komitee für Antarktisforschung), ein Gremium von wissenschaftlichen Beratern für die Vertragsgemeinschaft, aufgenommen. Im Oktober 1978 strebte die Bundesrepublik Deutschland den Konsultativstatus an, der die internationale Zusammenarbeit in der Südpolarregion regelt. Mit diesen Entscheidungen stellte die Bundesregierung die Weichen für die neue deutsche Antarktisforschung, um bei der Erforschung des sechsten Kontinents aktiv mitwirken zu können.

Am 5. Februar 1979 schließlich wurde die Bundesrepublik Deutschland einfaches Mitglied des Antarktisvertrags, der Beschluß zur Aufnahme Deutschlands in die Konsultativrunde der Antarktisvertragsstaaten erfolgte einstimmig am 3. März 1981.

Die Bundesregierung war sich von vornherein bewußt, daß die Antarktisforschung ein teures Unternehmen werden würde, nicht nur wegen der riesigen Entfernung von 14.000 Kilometern. Daß die Bundesregierung trotz knapper Staatsfinanzen die Aktivierung der Antarktisforschung einleitete, hat mehrere gute Gründe: Zum einen ist Deutschland ein rohstoffarmes Land und darauf angewiesen, an eventuell vorkommenden antarktischen Ressourcen zu partizipieren. Zum anderen ist Deutschland eine traditionsreiche Wissenschafts- und Kulturnation und hat naturgemäß ein ausgeprägtes Interesse an der Erforschung eines noch weitgehend unerschlossenen Kontinents oder Ozeans. Nicht zuletzt blickt Deutschland hinsichtlich der Antarktisforschung auf eine eigene Tradition zurück, hat also auch ein historisch begründetes Interesse und will daher an eigene Erfahrungen anknüpfen.

Mit der Aufnahme in die Konsultativrunde gehört die Bundesrepublik Deutschland zu den Staaten, die im Gegensatz zu den „einfachen" Mitgliedsländern das Antarktisregime verantwortlich gestalten können. Dafür hat die Bundesrepublik Deutschland die Verpflichtung übernommen, eine kontinuierliche Forschungstätigkeit in der Antarktis vorzunehmen, insbesondere eine eigene ganzjährig besetzte Forschungsstation als Basis wissenschaftlicher Arbeit aufzubauen und zu betreiben.

Am 12. Dezember 1979 verabschiedete die Bundesregierung ein Antarktisprogramm, das den Verpflichtungen aus dem Antarktisvertrag entsprach. Neben dem Aufbau einer Winter- und Sommerstation und dem Bau eines Polarforschungs- und Versorgungsschiffes wurde die Gründung eines Polarforschungsinstituts in der Bundesrepublik vorgesehen. Für die Realisierung des Programms bis 1983 wurden rund 300 Millionen DM bereitgestellt. An der Programmerarbeitung waren nicht nur die zuständigen Bundesministerien, sondern darüber hinaus auch Bundesforschungsanstalten, Universitätsinstitute, Institute der Max-Planck-Gesellschaft

sowie der Industrie beteiligt, zwischenzeitlich erklärten mehr als 200 deutsche Wissenschaftler ihr Interesse an der Antarktisforschung.

Vom Unternehmen „Eiswarte" bis zum Forschungsschiff „Polarstern"

Die Realisierung der Planungen für die neue deutsche Antarktisforschung machte zügig Fortschritte. Im antarktischen Sommer 1979 / 80 lief unter Leitung des Geophysikers Heinz Kohnen das Schiff „Polarsirkel" in die Antarktis mit dem Auftrag, einen geeigneten Standort für die erste deutsche Antarktisstation zu erkunden, deren Errichtung als eine der Bedingungen für die Unterzeichnung des Antarktisvertrags galt. Man entschied sich zunächst für einen Standort im Filchner-Schelfeis. Als die Baumannschaft des ebenfalls von Heinz Kohnen geleiteten Unternehmens „Eiswarte" 1980 / 81 diesen Standort wegen ungünstiger Eisverhältnisse jedoch nicht erreichen konnte, wich man zu einem Ersatzstandort im Ekström-Schelfeis aus. Hier wurde am 3. März 1981 die deutsche „Georg von Neumayer"-Station als wissenschaftliches Observatorium für Geophysik, Meteorologie und Luftchemie sowie als logistische Basis für Sommerexpeditionen eingeweiht. Der Namensgeber der Station, Georg von Neumayer (1826-1909), war ein bedeutender Förderer der Polarforschung.

Im Juli 1980 erteilte die Bundesregierung den Bauauftrag für das eisbrechende Polarforschungsschiff „Polarstern", das bei den Howaldtswerken-Deutsche Werft in Kiel und bei der Werft Nobiskrug in Rendsburg gebaut und am 9. Dezember 1982 in Bremerhaven vom damaligen Forschungsminister Dr. Heinz Riesenhuber seiner Bestimmung übergeben wurde. Entworfen nach Versuchen in den Eistanks der Hamburger Schiffsbau-Versuchsanstalt, gebaut auf den Howaldtswerken-Deutsche Werft und ausgestattet auf der Werft Nobiskrug, galt es bei seiner Indienststellung als das modernste Polarforschungsschiff der Welt. Von diesem Ruf hat das Schiff bis heute nichts eingebüßt, nach dem es in den letzten Jahren grundlegende Uberholungsarbeiten erlebt hat: Seit seiner Indienststellung hat „Polarstern" bis Dezember 2002 insgesamt 37 Expeditionen abgeschlossen, 19 in die Antarktis, 18 in die Arktis. Bis zum 7. September 2002 hat das Forschungsschiff eine Million Seemeilen zurückgelegt.

Der Bau des 118 Meter langen und 25 Meter breiten Schiffes, das einen Tiefgang von 11,21 Meter hat und eine Höchstgeschwindigkeit von 16 Knoten erreicht, kostete 100 Millionen Euro, die Betriebskosten pro Tag betragen 33.500 Euro. Das Schiff hat maximal 44 Besatzungsmitglieder und kann bis zu 70 Wissenschaftler an Bord nehmen. Seit der Indienststellung haben 6.700 Wissenschaftler aus 35 Nationen an Expeditionen mit „Polarstern" teilgenommen.

Eines der herausragenden Ereignisse des Jahres 1980 war zweifellos die Errichtung des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung (AWI), das sich als „nationale Kontaktstelle für Anfragen zu Aktivitäten, wissenschaftlichen Beobachtungen und Ergebnissen in der Antarktis" versteht. Es ist eine Stiftung des öffentlichen Rechts und wurde benannt nach dem Geophysiker und Polarforscher Alfred Wegener (1880-1930). Die Stiftung AWI hatte 1998 einen Etat von mehr als 135 Millionen DM und beschäftigte 680 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Anfang der 90er Jahre zwangen Eisbewegung und Schneelast zu einem Neubau der Forschungsstation „Georg von Neumayer". Im März 1992 wurde, etwa zehn Kilometer vom ursprünglichen Standort entfernt, die neue Station fertiggestellt. Das Forschungs- und Meßprogramm der Station wurde seitdem ständig erweitert und schließt auch die Erfassung des atmosphärischen Ozons mit ein.

Am 9. Januar 1999 lief die „Polarstern" mit 43 Besatzungsmitgliedern und 43 Wissenschaftlern von Kapstadt zur 16. Antarktisexpedition aus. Neben verschiedenen Forschungsprogrammen hatte diese Reise das Ziel, die auf einem Eisberg driftende deutsche Filchner-Station zu bergen. Im Oktober 1998 war vom Filchner-Schelfeis die Eisinsel A-38 abgebrochen, die schnell in mehrere Teile, darunter die Eisberge A-38A und A-38B, zerfiel. Auf dem 2.980 Quadratkilometer großen Eisberg A-38B befand sich die Filchner-Sommerstation des Alfred-Wegener-Instituts, sie mußte abgebaut und mit der „Polarstern" abtransportiert werden.

Die Arbeiten gestalteten sich schwierig. Erst am 7. Februar 1999 konnten die ersten 20 Tonnen Material von der „Polarstern" übernommen werden. Am 11. Februar war die Beladung der „Polarstern" mit 120 Tonnen Stationsmaterial und 50 Tonnen Transportgerät abgeschlossen. Von der Filchner-Station blieb nur noch die im Schnee versunkene Unterkonstruktion aus Stahl zurück.

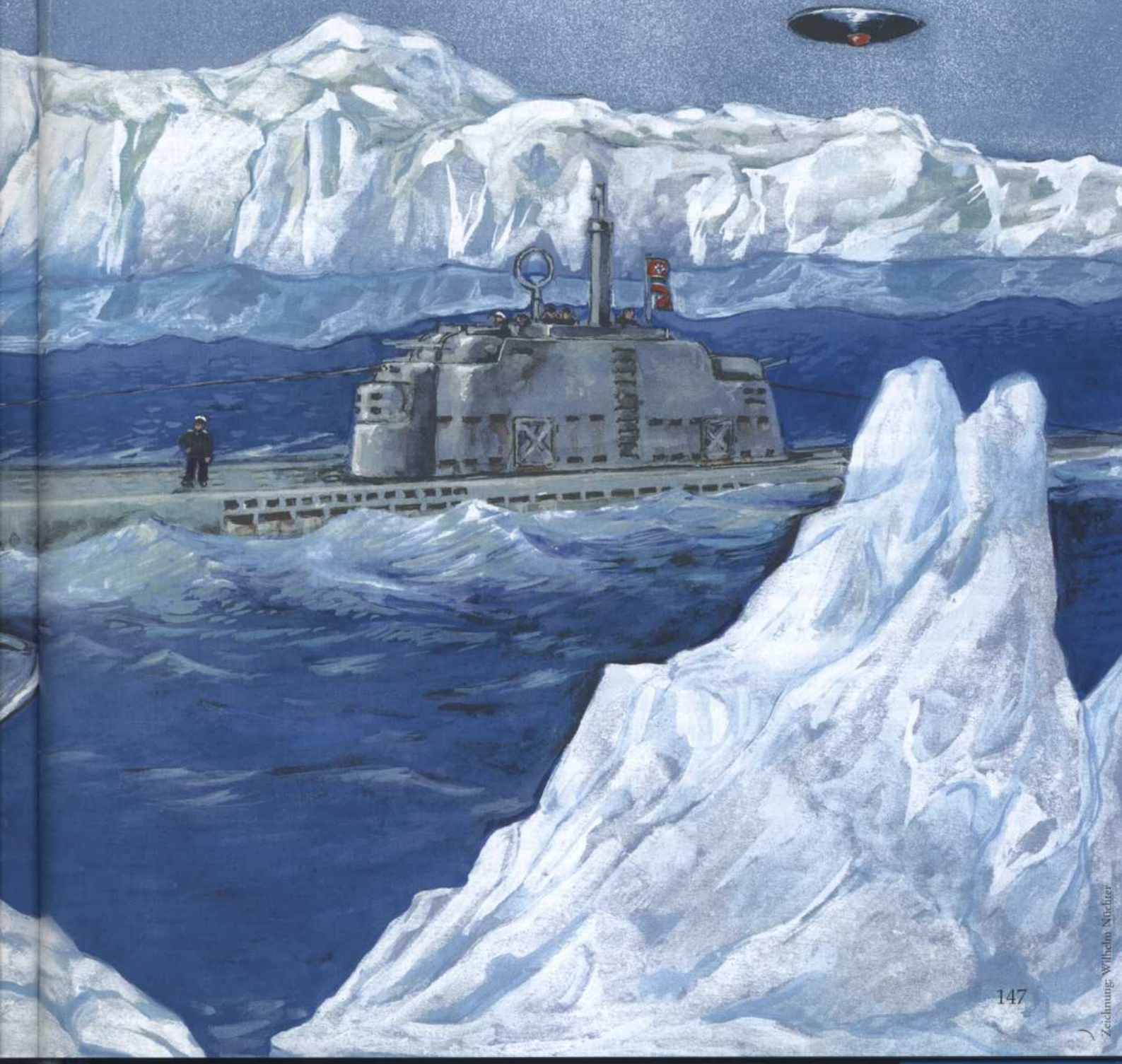
Die Antarktisforschung der Bundesrepublik Deutschland genießt heute ein hohes internationales Ansehen, das allerdings nicht für umsonst erworben wurde. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Bildung und Forschung beliefen sich die Gesamtkosten allein in den Jahren 1994 bis 2003 auf 590 Millionen Euro.

Hitler am Südpol – „surfen“ in Neu-Schwabenland

Baumaterial in die Antarktis

Während des Dritten Reiches wurde – vor allem bedingt durch die Wirren des Zweiten Weltkrieges – über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 unter Alfred Ritscher kaum etwas bekannt. Nur wenige Bürger des Großdeutschen Reiches erfuhren von der Entdeckung und Besitzergreifung Neu-Schwabenlands. Im Nachkriegsdeutschland versank die dritte deutsche Antarktisexpedition mit dem Katapultschiff M/S „Schwabenland" schließlich völlig im Meer der Vergessenheit. Dies geschah offenbar bewußt und war politisch gewollt. Denn selbst in deutschen Atlanten und Lexika wurde auf Antarktiskarten die in den 50er Jahren noch eingetragene Bezeichnung „Neu-Schwabenland" nach und nach getilgt und ausschließlich durch „Königin-Maud-Land", das Norwegen inklusive Neu-Schwabenland beansprucht, ersetzt.

Dieses Verdrängen der Erinnerung an eine gelungene wissenschaftliche Expedition in das Südpolarmeer offenbar nur deshalb, weil sie zur Zeit des Dritten Reiches erfolgte, mag schließlich ein Grund dafür sein, daß im Laufe der letzten sechs Jahrzehnte diverse Vermutungen laut wurden, die sich rasch zu Gerüchten auswuchsen, was schließlich der Legendenbildung Tür und Tor öffnete. Dieser Entwicklung leistet besonders die Möglichkeit der Informa-



Zeichnung: Wilhelm Stichler

tionsverbreitung durch das Internet Vorschub. Doch blieb alles, was auf den dortigen Seiten verbreitet wird, bisher unwidersprochen. Die heute für die Antarktisforschung zuständigen wissenschaftlichen Institute wie auch die für die Finanzierung der Polarforschung zuständigen Ministerien sehen sich zu Stellungnahmen gegen die im Internet verbreiteten Informationen bisher nicht veranlaßt. Nach Gründen hierfür sucht man vergebens.

Welche Geschichten, die nie offiziell zu erfahren waren, machten über die letzten Jahrzehnte aber hinter vorgehaltener Hand allmählich die Runde? Eine der Legenden, die sich um das deutsche Land in der Antarktis rankt, berührt die Frage, ob M / S „Schwabenland" Baumaterial nach Neu-Schwabenland gebracht haben könnte. Wie an anderer Stelle bereits erwähnt, sollen die beiden „Soldaten" Heinz Siewert und Richard Wehrend, beide Teilnehmer der Deutschen Antarktischen Expedition 1938 /39, berichtet haben, daß sie auch noch nach Beendigung der Expedition, und zwar ab Frühjahr 1939, weiterhin auf der „Schwabenland" gedient hätten. Ihr Schiff sei im vierteljährigen Rhythmus zwischen dem Heimathafen Hamburg und Neu-Schwabenland pausenlos hin und her gependelt, um Ausrüstungsgegenstände und ganze Bergbaueinrichtungen in die Antarktis zu befördern. Dazu hätten auch Gleisanlagen und Loren und sogar eine riesige Fräse gehört, um Tunnelsysteme in das Eis bohren zu können.

Heinz Siewert - ein Soldat? In zeitgenössischen Publikationen wird er als Ingenieur-Assistent auf der „Schwabenland" bezeichnet, er gehörte der Handelsmarinebesatzung an, sein Arbeitgeber war der Norddeutsche Lloyd in Bremen. Und Richard Wehrend? Für ihn trifft im Grunde dasselbe zu, auch er gehörte zur NDL-Handelsschiffsbesatzung und war an Bord als 1. Zimmermann tätig.

Sowohl dem Schiffseigner, der Deutschen Lufthansa, als auch der für die Personalgestellung zuständigen Reederei, dem Norddeutschen Lloyd Bremen, zufolge war M / S „Schwabenland" nach seiner Rückkehr von der Antarktisexpedition dringend überholungsbedürftig, und das Schiff hat bis zum Kriegsbeginn keine Fahrten mehr durchgeführt.

Wäre die „Schwabenland" als Transportschiff für Baumaterial nutzbar gewesen? Bezüglich dieser Frage erklärt der Expeditionsteilnehmer Siegfried Sauter: „M/S ‚Schwabenland' war ein alter Kasten und nach dem Umbau zum Katapultschiff der Lufthansa für Materialtransporte völlig ungeeignet. Auf dem Achterschiff befand sich die Katapultanlage, die mehr als zwei Drittel des Decks einnahm. An Oberdeck war kein Stauraum vorhanden, auch nicht unter Deck. Die Fahrzeit von Hamburg nach Neu-Schwabenland betrug im antarktischen Winter (März bis Oktober) etwa fünf bis sechs Wochen, ein Anlegen des Schiffes an der Eiskante und Ausladen von Fracht war völlig unmöglich. Meines Wissens hat die ‚Schwabenland' nach Rückkehr von der Antarktisexpedition Hamburg bis Kriegsbeginn nicht mehr verlassen! "[60]

Und während des Krieges? Mit welchen Aufgaben wurde das Schiff nach der Expedition tatsächlich noch betraut?

Es ist zu vermuten, daß Alfred Kottas, der weiterhin als Kapitän auf der „Schwabenland" diente, zusätzliche Törns nach Neu-Schwabenland wohl abgelehnt hätte, zumal im antarktischen Winter (April bis Oktober) und mit einem überholungsbedürftigen Schiff. Die Deutsche Lufthansa, nach wie vor Eigentümer des Schiffes, würde den Einwänden stattgegeben haben. Und schließlich: Hatte die vorausgegangene Expedition nicht gezeigt, daß es in Neu-Schwabenland gar keine Möglichkeit gab, mit einem großen Schiff anzulegen und Ausrüstungsgegenstände, Bergbaueinrichtungen oder sogar eine „riesige Fräse" an Land zu bringen?

Aber Kottas mußte eine solche fiktive Ablehnung gar nicht vornehmen, denn die Weiterverwendung der „Schwabenland" ist lückenlos geklärt, wie wir im Kapitel „Die ‚Schwabenland' im Kriegseinsatz" gesehen haben.

Antarktisstützpunkt 211

In verschiedenen Quellen wird verbreitet, Deutschland habe bereits in den Jahren 1940 / 41 weitere geheime Expeditionen in die Antarktis unternommen. Als Anlegepunkte, so die Vermutung, könnten zwei oder drei Markierungsbuchten nordwestlich des Mühlig-Hofmann-Gebirges am Nordrand von Neu-Schwabenland gedient haben. Diese seien von Expeditionsleiter Alfred Ritscher 1939 als Anlandebuchten markiert worden. 1942 / 43 sei daraufhin mit dem Bau des deutschen Antarktisstützpunkts 211 unter dem Eis begonnen worden. Die Einrichtungen für die Basis habe man mit Hilfe von Transport-U-Booten herangeschafft. Dafür seien deutsche U-Boot-Kommandanten eingesetzt worden, die im Laufe des Krieges bei der Versorgung der Nordstützpunkte ausgezeichnete Erfahrungen gesammelt hatten. In über 20 dokumentierten Unternehmen entlang der Arktis habe sich dies gezeigt, wobei deutsche U-Boote zum Teil unter extremen Bedingungen Personen und Material entlang der nördlich-

sten Forschungsstationen entladen und versorgen mußten.

Als Bestätigung für den Bau des Antarktisstützpunktes 211 wird die schon zitierte, Großadmiral Dönitz zugeschriebene Aussage herangezogen: „Die deutsche U-Boot-Flotte ist stolz darauf, daß sie für den Führer in einem anderen Teil der Welt ein irdisches Paradies errichtet hat, eine uneinnehmbare Festung."

Verfügte die deutsche U-Boot-Waffe überhaupt über besondere Transport-U-Boote? Oder waren die im Zweiten Weltkrieg eingesetzten deutschen U-Boote selbst zum Transport von Baumaterial zum Bunkerbau geeignet? Die offizielle Quellenlage sagt: nein! Weshalb wohl auch kein einziges deutsches U-Boot Baumaterial in die Antarktis gebracht haben und in Neu-Schwabenland angelandet sein kann.

Auf die Frage, ob es theoretisch überhaupt möglich gewesen wäre, in Neu-Schwabenland unter dem Eis U-Boot-Bunker zu bauen, meint der Expeditionsteilnehmer Siegfried Sauter: „Es ist unmöglich, Bunker unter dem Eis zu bauen, auch keine U-Boot-Bunker. Das Material müßte mit Schiffen nach Neu-Schwabenland gebracht worden sein. Mit normalen Frachtschiffen ohne Spezialausrüstung war dies überhaupt nicht möglich, es wären Eisbrecher notwendig gewesen. Die Schiffe stoßen zunächst auf Schelfeis, dann auf Randeis, das bis zu 100 Meter hoch ist, oft noch höher. Das Eis schiebt sich im antarktischen Winter nach außen und bricht dann nach einiger Zeit ab. Einen Bunker in das Eis oder unter das Eis zu bauen, ist technisch unmöglich, denn das Eis bewegt sich und treibt nach außen. U-Boote könnten da überhaupt nicht hineinfahren! "[61] Die Faktenlage scheint also auch hier eindeutig.

Zudem scheint fraglich, ob ein Mensch rein psychisch imstande wäre, dauerhaft ohne seine natürliche Umwelt zu überleben, etwa ohne Sonnenlicht auszukommen, von der Frage der Versorgung mit Lebensmitteln noch gar nicht zu reden. Wie steht es also um die führende Nationalsozialisten, Politiker, Militärs, Wissenschaftler, die in hervorragend organisierten Absetzbewegungen während und nach dem Krieg nebst ihren Familien in großer Zahl in diverse Rückzugsgebiete verbracht worden sein sollen?

Ein Telegramm Martin Bormanns vom 22. April 1945, das in seinem Büro im Führerbunker gefunden wurde und seine Unterschrift trug, könnte Aufschluß geben. Es lautete: „Stimme dem Vorschlag einer Absetzung in die südliche Zone über den Ozean zu." Damit kann sowohl Neu-Schwabenland als auch Südamerika gemeint gewesen sein. Angeblich soll es der Reichsregierung noch vor 1939 gelungen sein, in Argentinien, Chile, Paraguay und Uruguay bedeutende Ländereien zu erwerben, und bis heute sollen sich in Argentinien Flächen von der Größe Bayerns in deutschem Eigentum befinden. Auch hatte der argentinische Präsident Juan Domingo Peron während des Krieges Interesse am Erwerb deutscher Technologie bekundet.

Wie wahrscheinlich ist also eine unterirdische Basis in der Antarktis? Eine entsprechende Hypothese war übrigens interessanterweise erstmals von dem chilenischen Schriftsteller und Philosophen Miguel Serrano, der als Begründer des „esoterischen Hitlerismus" gilt, aufgestellt und in Umlauf gebracht worden. Ihm ging es vor allem um eine Mystifizierung der Person Adolf Hitlers, in dem er die Inkarnation schicksalhafter Mächte sah. Doch vielleicht lenkte Serrano, der 1947/48 selbst die Antarktis bereist hatte, mit seiner These um die Absetzung reichsdeutscher Prominenter auch bewußt vom wirklichen Standort der „uneinnehmbaren Festung" ab? Dann wäre „Antarktisstützpunkt 211" nur ein halbes Ammenmärchen.

Warmwasser-Tiefseestraße

Verschiedenen Quellen zufolge hatten die während der Deutschen Antarktischen Expedition 1938 / 39 von M/S „Schwabenland" vorgenommenen Echolotmessungen sowie umfangreiche Forschungen mit U-Booten ergeben, daß ein unterseeischer Graben von Neu-Schwabenland bis zum gegenüberliegenden Rand des Kontinents verläuft. Man habe damals herausgefunden, daß der Graben vulkanischen Ursprungs sei. Als die deutschen Forscher ihm folgten, sollen sie warme Seen, Höhlen, Gletscherspalten und Eistunnel entdeckt haben. An anderer Stelle heißt es, im Rahmen der Materialtransporte nach Neu-Schwabenland sei eine U-Boot-fähige Warmwasser-Tiefseestraße entdeckt worden, die sich hervorragend benutzen ließ.

Nicht uninteressant in diesem Zusammenhang ist die Tatsache, daß der deutsche Forscher Wilhelm Filchner 1911 vor der Frage stand, ob es sich beim Weddellmeer um eine Bucht wie die Walbucht des Rossmeeres, auch Rossbucht, handelt oder ob beide Buchten nichts weiter seien als die Enden eines riesigen Kanals, eines Meeresarms, der die Antarktis in zwei Hälften teilt. Könnte man diesen eisbedeckten Meeresarm in günstigen Monaten vielleicht sogar befahren?

Ein Problem, auf das übrigens auch Admiral Richard Byrd während der von ihm geleiteten „Operation-Highjump" 1946 / 47 stieß, es aber

in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht lösen konnte. Auf zahlreichen Flügen von der Basisstation „Little America" aus wurde versucht, hinter das Geheimnis der großen Bergkette zu kommen, die quer zwischen Ross- und Weddellmeer verläuft und an einer signifikanten Stelle eine Aussparung - eine Art „Sattel" - aufweist: eine Ebene, über die Byrd sinnierte, ob es sich um eine Schelfeisfläche oder um schneebedeckte Landmasse handelte. Aufgrund seiner Beobachtungen schloß auch Byrd nicht aus, daß sich am Fuße der Welt[62] statt eines Kontinents zwei befinden könnten.

Was also ist dran an der Vermutung, daß quer unter dem antarktischen Kontinent eine Warmwasser-Tiefseestraße verläuft? Wie oft im Leben haben unglaubliche Geschichten manchmal ein Körnchen Wahrheit. Und so gibt es tatsächlich in der Antarktis warme Quellen, allerdings auf der Neu-Schwabenland gegenüberliegenden Seite, mehrere tausend Kilometer weit entfernt.

Deutsche U-Boote verschwunden

Gelegentlich ist davon die Rede, bei Kriegsende 1945 seien deutsche Unterseeboote verschwunden: Über 100 bis heute vermißte reichsdeutsche U-Boote - gegen Kriegsende sollen sie sich nach Südamerika, in die Antarktis, aber auch nach Nordamerika und in die Arktis abgesetzt haben. Sie seien mit dem sogenannten Walter-Schnorchel, einem Hochleistungsschnorchel für Unterseefahrten, ausgerüstet gewesen, der es ihnen technisch möglichte, praktisch die ganze Strecke über zu tauchen und somit unerkannt zu bleiben.

Die statistischen Angaben über den Einsatz der deutschen U-Boote im Zweiten Weltkrieg legen die Vermutung nahe, daß eine größere Anzahl vor der Kapitulation entkommen sein könnte. Daß die Geschichte der deutschen Kriegsmarine zur Zeit des Zweiten Weltkrieges heute zu den am besten dokumentierten Gebieten der Militärgeschichte gehört, ist das Verdienst von Karl Dönitz. Zu Ende des Zweiten Weltkrieges gab der Großadmiral, in der festen Überzeugung, die deutsche Marine habe ehrenvoll gekämpft und nichts zu verbergen, den Befehl, keinerlei Kriegstagebücher, weder der Seekriegsleitung noch der U-Boot-Führung, zu vernichten. Nur diesem Befehl ist es zu verdanken, daß heute alle Tagebücher der Marine den historischen Forschungen zur Verfügung stehen.

Daß man hierzulande noch nicht so viel über eine Flucht reichsdeutscher U-Boot-Besatzungen während und nach dem Krieg gehört hat, könnte wiederum damit zusammenhängen, daß fast alle Unterlagen sämtlicher Kommandobehörden, Stäbe, Flottillen und U-Boote nach dem Zweiten Weltkrieg in die Hände der Alliierten, vor allem an Großbritannien, fielen und sich zum größten Teil noch immer dort befinden.

Doch auch ohne Kenntnis dieser Unterlagen scheint gewiß, daß mehr als 100 deutsche U-Boote zwar offiziell ausliefen, aber nirgendwo ankamen. Sie wurden weder als versenkt noch als in Feindeshand gefallen gemeldet. In keiner diesbezüglichen Statistik tauchen sie auf, sie bleiben wie vom Ozean verschluckt. Das gleiche betrifft eine große Anzahl anerkannter Ingenieure, Wissenschaftler, Mediziner und Techniker des Dritten Reiches, die kaum alle den Alliierten in die Hände gefallen und dort auf Nimmerwiedersehen verschwunden sein dürften.

Ist der Inhalt der folgenden Internet-Meldung ein reines Phantasieprodukt? Ihr zufolge heißt es, ein letzter Konvoi von U-Booten mit Material und Blaupausen habe Ende April 1945 deutsche Häfen mit Bestimmungsziel Antarktis und/oder Andenstützpunkt verlassen. Unter ihnen seien auch die U-Boote U 530 und U 977 gewesen, die am 26. April 1945 vollbeladen aus der Kieler Förde ausgelaufen seien. Dies sei der letzte Versuch gewesen, sich dem Zugriff der Alliierten zu entziehen. Dem Konvoi soll im Atlantik mit seinen Groß-U-Booten ein bis heute verschwiegener Seesieg über alliierte Seestreitkräfte gelungen sein.

Weiter heißt es, daß einzelne U-Boot-Besatzungen, die nicht im „Antarktisstützpunkt 211" bleiben wollten oder aus verschiedenen Gründen nicht aufgenommen werden konnten, nach Beendigung ihrer Mission nach Südamerika (Argentinien) weitergezogen seien und dort den argentinischen Behörden ihre völlig leergeräumten Boote übergeben hätten, darunter auch U 977 unter dem Kommando von Heinz Schaeffer. Zudem wird eine Ubersicht veröffentlicht, die die Nummern der über 100 verschwundenen deutschen U-Boote auflistet.[63]

Tatsache ist, daß die deutsche Marine bei Kriegsbeginn 1939 über keine Transport-U-Boote verfügte. Auch gab es keine U-Boote, die ohne Zwischenversorgung bis in die Antarktis hätten fahren können. Die größten vorhandenen U-Boote gehörten zum Typ IX, von denen am 1. September 1939 insgesamt fünf (U 37-U 41) einsatzbereit waren. Sie liefen am 20. August 1939 aus Positionen westlich der Iberischen Halbinsel aus und kehrten mit Ausnahme von U 39, das versenkt wurde, zwischen dem 15. und 18. September 1939 zurück.

Wie aber sah es bei Kriegsende aus? Nach offiziellen Angaben sind nur zwei U-Boote nach der Kapitulation entgegen den gegebenen Befehlen

LUFTFAHRT

UNTERTASSEN

Sie fliegen aber doch

Es handelt sich lediglich um Fehldeutungen gewöhnlicher Luftfahrzeuge, kombiniert mit einer milden Form der Massenhysterie und verfrühten Aprilscherzen." Das routinemäßige Beruhigungs-Dementi des US-Verteidigungsministeriums konnte jedoch nicht verhindern, daß die Meldungen über das Auftauchen der „Fliegenden Untertassen" Ende März zur Lawine schwollen. Von Uruguay bis zur Türkei, von Mexiko bis Oesterreich herrschte die Epidemie der fliegenden Scheiben.

Als die Kurve des fast dreijährigen Untertassen-Fiebers ihren Höhepunkt erreichte, meldeten sich die ersten „Erfinder". So der italienische Wissenschaftler Prof. Giuseppe Belluzzo, Turbinen-Ingenieur, Fachmann für Raketen- und Geschützbau und Wirtschaftsminister unter Mussolini.

„Ich selbst habe die Pläne entworfen", ließ er sich vernehmen. „Der Durchmesser der rotierenden Leichtmetallscheibe betrug zehn Meter. Als Treibstoff wurde eine Mischung von komprimierter Luft und Naphta verwendet, wie bei den Düsenflugzeugen. Das komprimierte Gas strömte aus zwei entgegengesetzt an der Scheibe angebrachten Strahlrohren, der Apparat wurde in rotierende Bewegung versetzt und bewegte sich in der Luft weiter."

Bereits 1942 hätten Hitler und Mussolini Versuche mit „Fliegenden Untertassen" durchführen lassen, die Ferngeschosse tragen sollten. „Leider", bedauerte Belluzzo „sind die Pläne auf der Flucht Mussolinis nach Norditalien verlorengegangen." Gegenwärtig würden sie wahrscheinlich von „irgendeiner Großmacht zu Studienzwecken" abgeschossen.

In Norddeutschland meldete sich Hans-Joachim Brux, ein 27jähriger Bastler, der gegen Kriegsende im Junkers-Ausweichwerk Brandis bei Leipzig Versuchsflugzeuge in Tellerform gesehen haben will, die „Fliegende Bierdeckel" oder „Blattlaus" genannt wurden. Für den Photoreporter des „Weserkurier" warf Brux sogar sein neuestes Kleinmodell im Kuhstall in die Luft.

In Phillipeville, Algerien, kündigte der französische Regierungsangestellte Francois Martial das Modell einer „Super-Untertasse" an. „Meine Super-Untertasse hat einen Durchmesser von 70 Metern und kann 35 Passagiere befördern. Als Antrieb sind fünf Motoren vorgesehen." Damit will Martial den Gegenbeweis zu allen Untertassen-Dementis führen.

Die mußte das amerikanische Verteidigungsministerium seit dem 24. Juni 1947 in regelmäßigen Abständen veröffentlichen. An jenem Tag hatte Geschäftsmann Kenneth Arnold aus Boise, Idaho, auf einem Flug über den Mount Rainier in Washington zum ersten Male neun Untertassen-ähnliche Objekte beobachtet. „Sie flogen vollkommen geräuschlos, in Formation, so ähnlich wie der Schwanz eines Drachens. Ihre Geschwindigkeit betrug ungefähr 2000 Stundenkilometer, gab Arnold an. „Ich kann es kaum glauben, aber ich sah sie."

Die Zeitungen trugen die Geschichte in die Runde. Wissenschaftler nahmen Stellung: „Unsinn, das sind Flecke vor den Augen." Kurze Zeit später meldeten sich in Seattle fünfzehn Personen, die „Fliegende Untertassen" gesehen haben wollten. Zwei Sheriffs in Portland beobachteten 20 „Flying Saucers", die in Kiellinie „wie der Teufel" westwärts flogen. Aehnliche Beobachtungen wurden aus fast allen Staaten der USA und Kanada gemeldet. Luftfahrtsachverständige registrierten die Untertassen-Saison als „Massenhysterie", und die englische Presse stellte Vergleiche mit der Seeschlange von Loch Ness an.

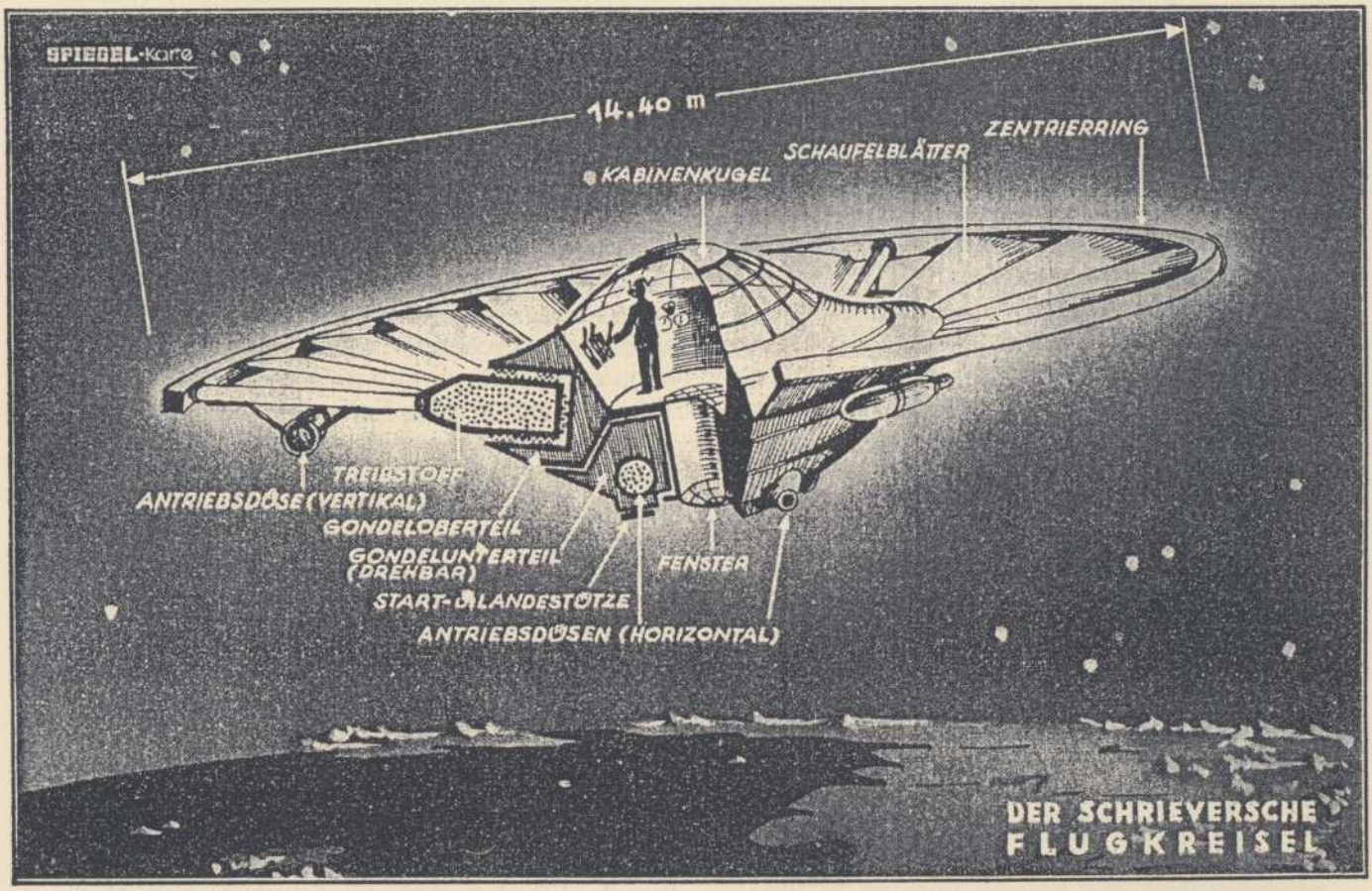
Einige Wochen vergingen, dann gaben E. J. Smith und Ralph Stevens, zwei erfahrene Flugkapitäne der United Air Lines, eidesstattliche Erklärungen ab: Auf dem fahrplanmäßigen Flug Nr. 105 von Boise nach Portland hatten sie fünf „merkwürdige Objekte" gesichtet. „Sie flogen mit großer Geschwindigkeit. Ihre Oberseite schien gewellt, ihre Unterseite glatt zu sein."

Die Wissenschaftler zogen andere Täuschungsmöglichkeiten in Betracht: Reflektion des Sonnenlichtes, Meteorkristalle, Eiskristalle, Hagelkörner. Denn die Sternwarten konnten keine ungewöhnlichen Himmelserscheinungen verzeichnen. Auch auf den Radarschirmen des US-Verteidigungsgürtels waren keine fremden Objekte gesichtet worden.

Die Wochen vergingen, neue Untertassen kamen. Kleine Kinder sahen kleine Untertassen. Ein Goldsucher in den Cascade Mountains beobachtete sechs fliegende Scheiben. „Daraufhin tanzte die Nadel meines Kompasses wie wild."

Das Untertassen-Delirium schlug sich in den Washingtoner Regierungsstuben nieder. Die US-Luftwaffe stellte „Project Saucer (Untertasse)" auf. Air Force-Spezialisten sollten alle Einzelheiten über die Beobachtung „unbekannter Luft-Phänomene" sammeln. Sie waren vollbeschäftigt. Die Untertassen flogen ohne Unterlaß.

Im Januar 1948 wurde über dem amerikanischen Luftwaffenstützpunkt Godman, bei Fort Knox, Kentucky, ein Objekt gesichtet. „das wie ein Trichter aussah, aus



„ DER SPIEGL", Donnerstsg. 30. März 1950 33

Der Spiegel *Nr.* 13/1950 *zitiert in seinem Bericht über UFOs die spanische Zeitung* Madrid *mit den Worten: „Hitler ist mit einer Gruppe Wissenschaftler in die Himalaja-Berge entkommen, von wo aus er die fliegenden Untertassen los-*läßt." Die abenteuerlichsten Versionen über den Verbleib des deutschen Reichskanzlers und sein „letztes Bataillon " kursieren bis heute im Internet und beflügeln auch die Phantasien bezüglich Neu-Schwabenland.

nach Argentinien gefahren: Das erste war U 530 unter Oberleutnant z.S. Werwuth. Es lief am 10. Juli 1945 in Mar del Plata ein, wurde US-Beute, nach den USA überführt, dort zu Tests verwendet und am 20. November 1947 per Torpedo durch das US-U-Boot „Toro" etwa 40 Seemeilen nordöstlich von Kap Cod versenkt. Das zweite war U 977 unter Oberleutnant zur See Schaeffer, das am 17. August 1945 in Mar del Plata einlief, am 25. August 1945 zur Überführung in die USA auslief, US-Kriegsbeute wurde und am 13. November 1946 durch Torpedo des US-U-Bootes „Atule" vor Kap Cod versenkt wurde.

Die bereits erwähnte veröffentlichte Liste der verschwundenen U-Boote enthält nur Zweimann-U-Boote (U 2111 bis U 2113 und U 2251 bis U 2294). Es handelt sich um Zweimann-U-Boote vom Typ „Hecht", die bei drei Knoten Geschwindigkeit einen Fahrbereich von 45 bis 78 Seemeilen hatten. Die Boote U 5034 bis U 5037, U 5051 und U 5052 bis U 6300 gehörten alle zum Typ „Seehund", ebenfalls einem Zweimann-U-Boot-Typ, der bei sieben Knoten einen Fahrbereich von 300 Seemeilen hatte.

Es wird kein Zweifel darüber bestehen, daß diese Boote nie die Antarktis erreicht haben können. Auch hätten mit ihnen nie deutsche U-Boot-Basen oder sonstige Stützpunkte in der Antarktis errichtet werden können, weder während des Krieges noch bei oder nach Kriegsende.

Was die Anzahl der vorhandenen deutschen U-Boote am Ende des Zweiten Weltkrieges betrifft, so liefert die Nachkriegsliteratur durchaus widersprüchliche Angaben. Michael Salewski nennt in seinem dreibändigen Werk *Die deutsche Seekriegsleitung 1935–1945* für Februar 1945 eine Zahl von 551 einsatzfähigen U-Booten. Der französische Marinehistoriker Leonce Peillard wiederum kommt in seinem Buch *Geschichte des U-Boot-Krieges 1939 bis 1945* auf insgesamt 404 U-Boote, die im Frühjahr 1945 noch einsatzfähig waren. Dönitz selbst nennt in seinen Erinnerungen *Zehn Jahre und zwanzig Tage* für den Zeitraum von 1943 bis 1945 eine Anzahl von 595 neu produzierten U-Booten. Seinen Angaben zufolge umfaßte die deutsche Marine während der Zeit von 1939 bis zum B. Mai 1945 insgesamt 1.170 Boote, von denen 863 zum Fronteinsatz kamen und eine oder mehrere Feindfahrten unternahmen. Dabei gingen 630 Boote verloren. Im Heimatgebiet beliefen sich die Verluste durch Feindeinwirkung auf 81 Boote. Weitere 42 Boote gingen durch Unfälle verloren. Bei der Räumung von Stütz punkten sowie zu Ende des Krieges wurden 251 Boote durch die eigenen Besatzungen gesprengt oder versenkt. Weitere 38 U-Boote wurden während des Krieges wegen Überalterung oder nicht mehr reparabler Schäden außer Dienst gestellt. Insgesamt elf U-Boote dienten in den Streitkräften fremder Länder oder wurden während des Krieges in ausländischen Häfen interniert. Nach der Kapitulation wurden 153 Boote in britische oder andere alliierte Häfen überführt.

Aus diesen verschiedenen, sich teilweise widersprechenden Aussagen läßt sich zumindest ableiten, daß es tatsächlich möglich gewesen wäre, U-Boote mit einer geheimen Mission als verschollen, selbstversenkt oder verunfallt zu führen. Dönitz gibt in seinen eigenen Büchern jedoch keinen einzigen Hinweis auf eine Absetzung deutscher U-Boote. Dabei ist allerdings zu beachten, daß er seine Bücher nach zehnjähriger Haft unter vollkommen geänderten politischen und gesellschaftlichen Bedingungen verfaßte.

Bleibt also die Frage, ob jemals ein deutsches U-Boot in der Antarktis gewesen ist. Da sich die Angaben über vorhandene und verschwundene deutsche U-Boote widersprechen, wird sie wohl noch offen bleiben müssen. Die dokumentierten Probleme, die Admiral Byrd mit dem einzigen bei der „Operation Highjump" mitgeführten amerikanischen U-Boot hatte, sprechen eher dagegen.

Hitlers Flucht ins ewige Eis

Mit einem der reichsdeutschen U-Boote, die zwar ausgelaufen sind, aber nirgends ankamen, weder versenkt noch irgendwo Beute der Alliierten wurden, soll dem deutschen Reichskanzler Adolf Hitler noch rechtzeitig die Flucht geglückt sein. Diese Geschichte, von der in der Hauptsache zwei Versionen kursieren, klingt zu phantastisch, als daß man ihr ohne weiteres Glauben schenken könnte. Schauen wir uns an, wie hier historische Tatsachen mit Mythen verwoben werden.

Die erste Version hebt auf den angeblichen Antarktisstützpunkt 211 ab: Adolf Hitler, von dem allgemein angenommen wird, daß er sich am 30. April 1945 im Führerbunker der Reichskanzlei in Berlin zusammen mit seiner Frau, Eva Braun, das Leben genommen hat, soll in Wirklichkeit über Italien aus Deutschland geflohen sein und dann bis zu seinem Tod in Neu-Schwabenland, in einer unterirdischen Stadt im Antarktisstützpunkt 211, gelebt haben. Neben seiner kurz zuvor angetraute Ehefrau begleiteten ihn weitere hochrangige Nationalsozialsten auf der Flucht.

Man ist allerdings verblüfft, daß die Vorbereitungen für den Bau dieses allerletzten Versteckes bereits 1938 /39 mit Hilfe der deutschen Antarktisexpedition begonnen worden sein sollen. Zu diesem Zeitpunkt war Hitler innenpoli-

tisch auf der Höhe seiner Macht. Wenig später dominierte er auch außenpolitisch fast den ganzen europäischen Kontinent militärisch. Wozu hätte er in einer solchen Situation an die Schaffung eines letzten Fluchtpunktes denken sollen?

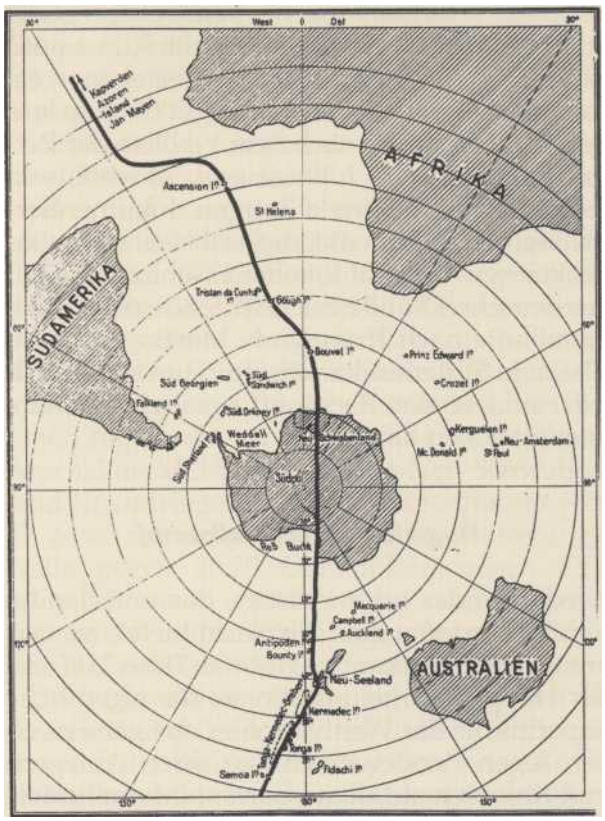
Die zweite Version bezieht sich auf die bereits erwähnte geheimnisumwobene Fernfahrt von U 977 unter dem Kommando von Heinz Schaeffer nach Argentinien. Zur Erinnerung seien hier noch einmal in Kürze die wichtigsten Fakten wiedergegeben: Am 17. August 1945 läuft U 977 nach 66tägiger Unterwasserfahrt in den argentinischen Hafen Mar del Plata ein. Kommandant und Besatzung gelten als Kriegsgefangene der argentinischen Marine, das U-Boot wird gründlich durchsucht. Wonach sucht man? Nach Indizien, die den Verdacht erhärten würden, Hitler sei zusammen mit seiner Frau, Martin Bormann und anderen NS-Größen nach Argentinien geflohen und habe sich von dort nach Neu-Schwabenland abgesetzt.

In sensationellen Pressemeldungen wird tatsächlich davon ausgegangen, U 977 habe Hitler an Bord gehabt und nach Patagonien gebracht, von wo er weiter nach Neu-Schwabenland geflohen sei. Daraufhin erscheint einen Tag später eine eiligst aus den USA angereiste angloamerikanische Offiziersdelegation, eine Untersuchungskommission, die Schaeffer hochnotpeinlich befragt. Ihr Verhör leitet sie mit den Worten ein: „Sie haben Hitler versteckt! Reden Sie schon! Wo steckt er?"

Schaeffer, der fließend Englisch und Französisch spricht, versucht die Kommission davon zu überzeugen, daß außer der Besatzung keine andere Person an Bord seines U-Bootes gewesen sei. Die einzeln verhörten Besatzungsmitglieder bestätigen dies.

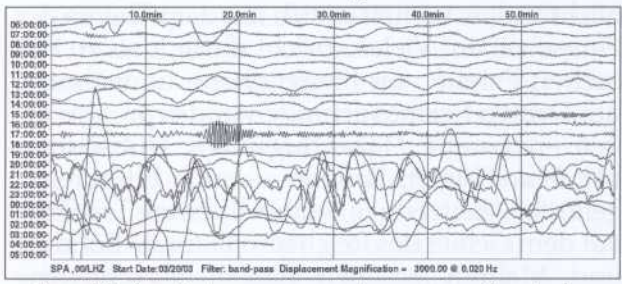
Die Kommissionsmitglieder glauben weder Schaeffer noch seiner U-Boot-Besatzung und lassen alle Mann in die USA bringen. Schaeffer landet in einem Lager für prominente Kriegsgefangene in Washington, wo die Verhöre fortgesetzt werden. Als auch dies kein anderes Ergebnis bringt, schiebt man den Kommandanten von U 977 nach Deutschland ab, wo ihn die Engländer in Haft nehmen und weiter verhören - mit demselben Erfolg. Nach seiner Entlassung kehrt der „Hitler-Verstecker" Deutschland schließlich den Rücken - von seiner Heimat enttäuscht, wie es heißt - und wandert nach Argentinien aus.

Weshalb gerade wieder nach Argentinien, dorthin, wo er sich, seine Mannschaft und sein U-Boot in die Hände des Feindes gab? Waren Hitler und Bormann vielleicht doch nach Südamerika gelangt? Hatte es Schaeffer nur ver-

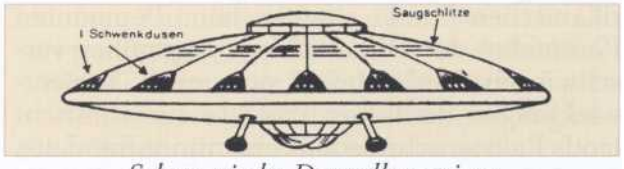


Beispiel aus dem Internet: Angeblicher unterseeischer Warmwassergraben unter dem antarktischen Kontinent, der sich als U-Boot-Straße nutzen läßt.

Neu-Schwabenland-Schlagzeilen im Internet



Angebliches Seismogramm einer amerikanischen Atombombenzündung am 20. März 2003 in Neu-Schwabenland



Schematische Darstellung einer „Deutschen Fliegenden Untertasse"

standen, standhaft zu bleiben? Oder gefiel Schaeffer einfach das argentinische Klima gut?

In jedem Fall bleibt die Frage bestehen, weshalb man sich auf seiten der Sieger noch so lange nach Kriegsende nach dem Verbleib der Person Adolf Hitlers interessierte, obwohl sein Selbstmord durch viele Zeugen dokumentiert ist? Wenn man bedenkt, daß selbst eine Persönlichkeit wie General Reinhard Gehlen als Chef des deuschen Bundesnachrichtendienstes noch Jahrzehnte nach Kriegsende Martin Bormann lebend in Südamerika wähnte, dann sollte auch jeder andere das Recht auf uneingeschränkte Spekulationen haben.

Flugscheiben im Endkampf

Wiederum das Internet ist es, das unter anderem US-Autoren eine Plattform bietet, zu verbreiten, die „Antarctica German Base 211" mit der Hauptstadt Neu-Berlin sei die eigentliche Supermacht der Welt. Von hier aus gäbe es einen regen Pendelverkehr zu ihren Ablegern und Kolonien auf dem „German Moon" sowie anderen Planeten und Planetoiden - und zwar mittels Flugscheiben, den sogenannten UFOs.

Auch hier darf vermutet werden, daß die Tabuisierung aller Erfindungen und Entdeckungen in Deutschland während der Zeit des Dritten Reiches die Ursache für Spekulationen dieser Art ist. Wer kann schon verstehen, daß die Deutsche Antarktische Expedition 1938 /39 in fast jeder populären Darstellung über die Erforschung der Antarktis fehlt? Als Reaktion darauf sind mißtrauische Zeitgenossen bereit, jede noch so abenteuerliche Theorie über die Gründe des Totschweigens der Expedition und des entdeckten Neu-Schwabenland zu glauben. Nicht anders verhält es sich mit dem Thema der Flugscheiben. Vieles spricht dafür, daß zu der breiten Palette von Fluggeräten, die während des Dritten Reiches erfunden und erprobt wurden - darunter Düsenflugzeuge, Hubschrauber, Nur-Flügler, Raketen - auch Flugkreisel gehörten. Zeitzeugen wollen mehrere Testflüge auf dem Gebiet des Reichsprotektorats Böhmen und Mähren gesehen haben. Verschiedene deutsche Zeitungen und Illustrierte berichteten in den 50er Jahren darüber.

Und genauso, wie beim Beginn der US-amerikanischen und sowjetischen bemannten Raumfahrt der Offentlichkeit gegenüber verschwiegen wurde, daß es sich um die Fortentwicklungen deutscher Projekte aus Deutschlands Raketenschmiede Peenemünde handelte, so wird man davon ausgehen dürfen, daß die deutschen Forschungen über Flugkreisel 1945 ebenfalls in die Hände der Alliierten fielen. Wen nimmt es Wunder, wenn sich daraus ungehemmte Spekulationen entwickeln: Nutzten die Alliierten diese Erfindung selbst? Handelt es sich bei den angeblich immer wieder gesichteten UFOs in Wirklichkeit um irdisches Fluggerät aus dieser Quelle?

Im Zusammenhang mit Neu-Schwabenland erhalten solche Theorien weitere Nahrung: Wenn Hitler in Neu-Schwabenland überlebt hat, warum dann nicht gleich unter Mitnahme deutscher Flugkreisel - dramatisch „Reichsflugscheiben" genannt? Und wem die Idee des Uberlebens Hitlers 1945 gefällt, der wird auch gerne daran glauben, daß es sich bei UFOs um „Hitlers letztes Bataillon" handelt, das auf seiner Basis in Neu-Schwabenland auf den Befehl zur letzten Offensive wartet ...

Und nicht zu vergessen jene, die das Innere der Erde als Heimathafen der etwa seit 1953 weltweit beobachteten „fliegenden Untertassen" betrachten: die „hohle Erde". Dieser Theorie zufolge käme es auf Neu-Schwabenland gar nicht an. Denn Neu-Schwabenland sei, so der ehemalige SS-Angehörige Wilhelm Landig kurz vor seinem Tod in einem Interview, 1961 „geschlossen" worden. (Eine Information, die anderen Interpretationen zufolge wiederum als bloßes Ablenkungsmanöver zu lesen ist.) Man müsse sozusagen über den Tellerrand hinausschauen, denn der Südpol sei die Einflugschneise zum „Erdinnenkontinent Agarthi", wo die Reichsdeutschen bzw. deren „letztes Bataillon" ein komplettes neues Deutsches Reich aufgebaut hätten. Solche Theorien erinnern verblüffend an alten Sagenstoff, so z.B. den Mythos vom schlafenden Kaiser Barbarossa, der im Kyffhäuser auf seine Rückkehr wartet.

In abgewandelten Versionen heißt es, riesige Thermalhöhlen unter dicken Gletscherpanzern, von denen die größte 30 Meilen lang sei, würden das gigantische Neu-Berlin beherbergen. Dieses läge in einer Grünzone inmitten einer großen Thermalseenplatte, wo sogar Elche lebten. Und hier stünden auch riesige Fabriken zur Herstellung von „Wunderwaffen".

Ein letztes Moment sei im Zusammenhang mit der Frage nach der (irdischen) Existenz von UFOs angemerkt: Es grassiert die Meinung, die allerorten mehr und mehr beobachteten Kornkreise hätten unmittelbar mit ihnen zu tun. Sie seien Botschaften des „letzten Bataillons" an die gesamte Menschheit, sich auf ihr Eingreifen vorzubereiten, um der sich immer schneller drehenden Spirale von Materialismus und Gewalt Einhalt zu gebieten. Die Bewohner Neu-Schwabenlands bzw. von dessen Ablegern als ethisch-moralisch erleuchte-

te Friedensritter? Sind sie jene „himmlischen Heerscharen" der Apokalypse, die uralten Prophezeiungen der Menschheitskulturen zufolge jetzt kurz bevorsteht?

Atombomben über Neu-Schwabenland

Im Jahr vor der Unterzeichnung des Antarktisvertrags sollen die Vereinigten Staaten von Amerika drei Atomwaffen in der Antarktis gezündet haben: am 27. und 30. August sowie am 8. September 1958. Aber nicht irgendwo in der Antarktis, sondern bemerkenswerterweise gerade über dem Gebiet von Neu-Schwabenland, der zweiten Hälfte des Deutschen Reiches.

Vorausgegangen war einer nicht verifizierbaren Darstellung nach folgendes: 1947 sei Richard Byrd zusammen mit seinem Bordmechaniker und seinem Kopiloten auf einem Flug in einer DC 3 von Flugscheiben (UFOs) zur Landung gezwungen worden. Hierbei könnte es sich um jenen Flug gehandelt haben, in dessen Folge der Admiral schließlich das Unternehmen „Operation Highjump" urplötzlich abblies. Während des Aufenthalts bei den „großen, blonden Wesen mit den blauen Augen" sei er von diesen vor den Folgen eines Einsatzes oberirdischer Atombomben gewarnt worden.

Nach seiner Rückkehr von einem Reporter befragt, sei es zu Byrds Aussage über die bevorstehende Bedrohung der USA mit Hochgeschwindigkeitsflugzeugen, die in der Lage seien, binnen kurzem von einem zun anderen Pol zu fliegen, gekommen. Die USA müßten sich gegen diese Art von Bedrohung aus der Polarregion schützen, fügte der Admiral angeblich hinzu. Schließlich mußte sich Byrd einem scharfen Kreuzverhör durch die US-Navy unterziehen. In diesem habe er seiner Meinung darüber Ausdruck gegeben, daß man die Antarktis zum Atombombentestgebiet machen solle, wobei er Bezug auf den dort stationierten Feind genommen haben soll.

Weiteren Theorien zufolge sollen die USA auch im September 1979 sowie am 5. März 1986 in der Antarktis Atomtests durchgeführt haben, erneut in Neu-Schwabenland, dem nach offizieller Lesart norwegischen Sektor des sechsten Kontinents, ohne daß norwegische Protestnoten bekannt geworden wären. Und über den Köpfen der sowjetischen Forschungsstation in der Schirmacheroase - mitten im kalten Krieg. Wie das? Dies wäre ein eklatanter Verstoß gegen die im Antarktisvertrag festgehaltenen Regelungen gewesen, die unter anderem besagen, daß die Errichtung von Militärbasen und der Einsatz von Waffen, wie etwa Kernwaffenversuche, sowie die Lagerung von Atommüll untersagt ist. In Artikel V, Absatz 1 ist eindeutig festlegt: „Kernexplosionen und die Beseitigung radioaktiven Abfalls sind in der Antarktis verboten." So in der gültigen Fassung vom 5. August 2003.

Zu dieser Zeit tobte bereits der dritte Irakkrieg, zu dessen Beginn die USA in Neu-Schwabenland erneut eine Atombombe gezündet haben sollen, diesmal unterirdisch. Das Seismogramm der amerikanischen Südpolstation weist angeblich am 20. März 2003 um 17.15 Uhr einen engbegrenzten intensiven Ausschlag auf. Die Intensität deutet auf die Detonation eines 20 bis 50 Kilotonnen starken nuklearen Bunkerbrechers hin. Einen Tag darauf versuchten die USA mit ihrem Arsenal an MOAB-Bomben in Neu-Schwabenland einzudringen, was das Seismogramm vom 21. März mit einer erheblichen Erschütterungswelle gegen 20:20 Uhr dokumentiert. Eine MOAB-Bombe enthält über neun Tonnen Sprengstoff und ist in der Lage, alles im Umkreis von mehr als 1.500 Metern zu vernichten.

Doch in welchem Zusammenhang stehen die Antarktis und der Irakkrieg? In der Politik und damit in der Weltgeschichte gibt es keine Zufälle. Daher wird behauptet, daß der Irakkrieg unter anderem inszeniert worden sei, um die letzte Invasion Neu-Schwabenlands, ein restloses Vernichten des alten Kriegsgegners Deutsches Reich, im Schatten medienwirksamer Ereignisse zu bewerkstelligen! Immerhin sollen noch am selben Tag drei US-Bomber beim Eindringen in den irakischen Luftraum spurlos verschwunden sein. Hierbei handelte es' sich um einen zwei Milliarden Dollar teuren Stealth-Bomber B2 „Spirit" und zwei je 250 Millionen Dollar teure Stealth-Bomber F117 A „Nighthawk". Ein Racheakt der „Reichsflugscheiben"?

Übrigens: Was das sogenannte Ozonloch über der Antarktis betrifft, das 2003 fast die dreifache Größe Europas erreicht hat und das größte der Erdatmosphäre ist, so könnte es durch oben beschriebene Kernexplosionen hervorgerufen worden sein, wie verschiedene Seiten mutmaßen. Ein diametral entgegengesetzter Ansatz geht davon aus, daß auch die Ozonloch-Theorie eine Erfindung zu Ablenkungszwecken darstellt. Das gebetsmühlenartige Beschwören einer Gefahr, die angeblich von einem Loch in der Ozonschicht über dem Südpol ausgehe, diene demnach in Wirklichkeit dazu, Gelder für ganz andere Dinge zusammenzuklauben. Zum Beispiel für die militärische Observierung gewisser Gebiete in der Antarktis?

Wer sich ein paar Stunden höchsten Unterhaltungswertes gönnen und sich dabei zugleich ein bißchen gruseln möchte, der sollte es keinesfalls versäumen, einmal im Internet durch Neu-Schwabenland zu „surfen".

Nachwort

Zeitbombe Antarktis

In der Antarktis tickt eine Zeitbombe. Die Zeitbombe ist der vielgepriesene Antarktisvertrag. Dieser Vertrag hat die Frage ausgeklammert, wem was in der Antarktis gehört. Er läßt damit alle Gebietsansprüche in der Schwebe und bestimmt, daß nichts unternommen werden darf, was „die Geltendmachung, Unterstützung oder Ablehnung eines Anspruchs auf Gebietshoheit in der Antarktis" begründet.

Jedes Land der Erde, das bereit ist, die 14 Artikel des Antarktisvertrags vorbehaltlos anzuerkennen und den Vertrag rechtsverbindlich zu unterzeichnen, kann diesem beitreten. Seit Inkrafttreten des Vertrags haben sich zwei Mitgliedergruppen gebildet, obwohl dies der Vertrag nicht vorsah.

Die Gruppe 1 sind diejenigen Mitglieder, die sich als Konsultativmitglieder qualifiziert haben. Voraussetzung für die Qualifikation ist es, die Verpflichtung zu übernehmen, eine kontinuierliche Forschungsarbeit in der Antarktis zu betreiben und eine eigene, ganzjährig besetzte Forschungsstation als Basis wissenschaftlicher Arbeiten aufzubauen. Zu dieser Gruppe gehörten zunächst die ursprünglichen zwölf Unterzeichnerstaaten, später schafften 13 weitere Länder die Qualifikation, darunter die Bundesrepublik Deutschland und die Deutsche Demokratische Republik. Den Konsultativstaaten obliegt die verantwortliche Gestaltung des Antarktisregimes.

Die Gruppe 2 sind die sogenannten „einfachen" Mitglieder, zumeist solche Länder, die sich ganzjährige Forschungsstationen finanziell nicht leisten können. Auch Länder, die bereits den Konsultativstatus innehaben und denen zu Beginn ihrer Mitgliedschaft das Geld für optimale Forschungsarbeit fehlt, entwickeln inzwischen immer neue Aktivitäten.

Argentinien und Chile haben Siedlungen gebaut. Chile hat das erste Hotel für Antarktisbesucher errichtet und strebt an, für eine kommende Touristik-Ära eine Stadt als „Tor zum Südpol" zu errichten. Argentinien begeht mit großem Pomp Hochzeiten, feiert Geburten und andere Feste, auch wenn nur eine Handvoll Familien auf kleinen, fast verlassenen Stützpunkten betroffen sind.

Indien entsandte in der Saison 1981/82 mit einem Kostenaufwand von nur 1,75 Millionen Dollar eine 21 Mann starke Expedition in die Antarktis, die ein Lager in der Schirmacheroase in Neu-Schwabenland errichtete. Brasilien schaffte ähnliches mit einem Jahresbudget unter zwei Millionen Dollar. 1984/85 errichtete eine Expedition aus der Volksrepublik China ihre erste Station mit dem Namen „Große Mauer" in der Antarktis.

Außenstehende Länder, die eine abwartende Haltung eingenommen haben und dem Antarktisvertrag noch nicht beigetreten sind, vor allem solche aus der Dritten Welt, verfolgen die Entwicklung in der Antarktis mit Argwohn und Mißtrauen. Sie haben den Verdacht, ausgespielt und übergangen zu werden, wenn es eines Tages

Satellitenaufnahme der Antarktis

zu einer Aufteilung des sechsten Kontinents, der bisher noch herrenlosen Antarktis, kommt.

Welche Gründe gibt es für das große und ständig wachsende Interesse der investierenden Länder und ihrer Wissenschaftler an der Antarktis? Die Antarktis ist eine glitzernde Eiswüste am Ende der Welt, kalt, trocken, stürmisch, kurz: lebensfeindlich. Hier wächst nichts, kein Baum, kein Strauch, kein Gras und keine Blume. Hier gibt es keine Stadt, kein Dorf, keine Straßen, keinen Verkehr – und einsame Stille, wenn nicht ein eisiger Sturm Eiskristalle in die Luft schleudert und einen Aufenthalt im Freien unmöglich macht. Was also treibt Wissenschaftler aus vielen Ländern der Erde in diese öde Eiswüste?

Es sind verborgene Schätze, die man unter dem unendlich dicken Eis vermutet. Es sind vorrangig materialistische Überlegungen und Erwartungen, die die Antarktis so anziehend machen.

Viele Staaten, auch solche, die glauben, sich einen Beitritt zum Antarktisvertrag finanziell nicht leisten zu können, oder tatsächlich dazu nicht imstande sind, glauben den Vermutungen, daß in nicht allzu ferner Zukunft Riesengewinne zu machen sein werden mit märchenhaften Bodenschätzen, die sich heute noch unter der antarktischen Eiskappe verbergen und nur auf ihre Entdeckung warten, vielleicht so große Ölfelder wie im Iran oder so reiche Edelmetallvorkommen wie in Südafrika.

Obwohl noch keine Gewißheit darüber besteht, ob überhaupt und wenn ja, welche Bodenschätze die Antarktis birgt, sitzen einige Staaten bereits in den Startlöchern zum Wettlauf um die Antarktis. Die Frage, was unter dem Eis zu finden ist, was herausgeholt werden kann und wer sich daran bereichern darf, wird von Jahr zu Jahr drängender. Das Nachrichtenmagazin *Der Spiegel* äußerte in seiner Ausgabe 4/2003 die Ansicht, daß sich unter dem Eis der Antarktis Eisen, Buntmetalle, Edelmetalle, Steinkohle, Uran, Öl und Erdgas verbergen könnten. Diese Vermutung deckt sich mit der Meinung von Wissenschaftlern. An verschiedenen Stellen sind bereits Spuren von Kupfer, Schwefelkies, Mangan und radioaktiven Metallen wie Uran, entdeckt worden. Die Franzosen suchten bereits vor Jahren auf den Kerguelen nach Öl und seltenen Metallen, die Engländer haben an der Küste der Falkland-Inseln Untersuchungen durchgeführt, deren Ergebnisse auf Erdölvorkommen schließen lassen.

Es ist sicher nur eine Frage der Zeit, wann die technischen und finanziellen Voraussetzungen für Maßnahmen vorhanden sein werden, um zu klären, was sich tatsächlich unter dem Eis verbirgt.

Am aktuellsten wäre in absehbarer Zeit die Suche und die Gewinnung von Öl an der antarktischen Küste. Die erhöhten Preise und der zunehmende Mangel an Rohstoffen werden die Suche nach Öl im Meeresboden und sogar unter der dicken Eiskruste, wenn nicht schon jetzt, so doch in einigen Jahren, als rentabel erscheinen lassen.

Doch ist die entscheidende Frage der Hoheitsrechte, der Gebietsansprüche der einzelnen Antarktisvertragsstaaten noch nicht geklärt. Diese Frage ist allerdings langfristig aufschiebbar. Denn eine einigermaßen zufriedenstellende Regelung kann nur erreicht werden, solange der Handelswert der Antarktis nicht bekannt ist. Wird mit der „Schatzsuche unter dem Eis" und vor der Küste begonnen, ohne daß vorher die Gebietsansprüche geklärt wurden, sind Auseinandersetzungen vorpro-

grammiert. Allein schon deshalb, weil verschiedene Gebietsabschnitte seit Jahren von verschiedenen Ländern zugleich beansprucht werden.

Noch während des Zweiten Weltkrieges beanspruchten bereits sieben Länder keilförmige Stücke der Antarktis, die bis zum Südpol reichten. Eine Ausnahme bildete Norwegen, das sich auf das Köngin-Maud-Land beschränkte, dies jedoch einschließlich des von den Deutschen 1938 / 39 entdeckten Neu-Schwabenlands.

Australien reklamierte fast die Hälfte des gesamten Kontinents. Mittendrin liegt das von Frankreich beanspruchte Adelieland. Auf dem von Neuseeland beanspruchten Gebiet steht die Hauptforschungsstation der USA, und auf der Antarktischen Halbinsel überlappen sich die Gebietsansprüche von Großbritannien, Chile und Argentinien. Die Halbinsel ist deshalb so wichtig, weil sie in das eisfreie Wasser nahe der südamerikanischen Landspitze hineinreicht. Auf der König-Georg-Insel vor der Spitze der Antarktischen Halbinsel liegen sieben Forschungsstationen, darunter eine der früheren Sowjetunion.

Diese Ansprüche einvernehmlich zu regeln, wird zu einer der schwierigsten Aufgaben der Antarktisvertragsstaaten gehören. Gelingt dies nicht, ist der Friede auf dem sechsten Kontinent nicht mehr sicher. Es hat schon geringere Anlässe in der Welt gegeben, Kriege zu führen. Man denke nur an den Falkland-Krieg 1982.

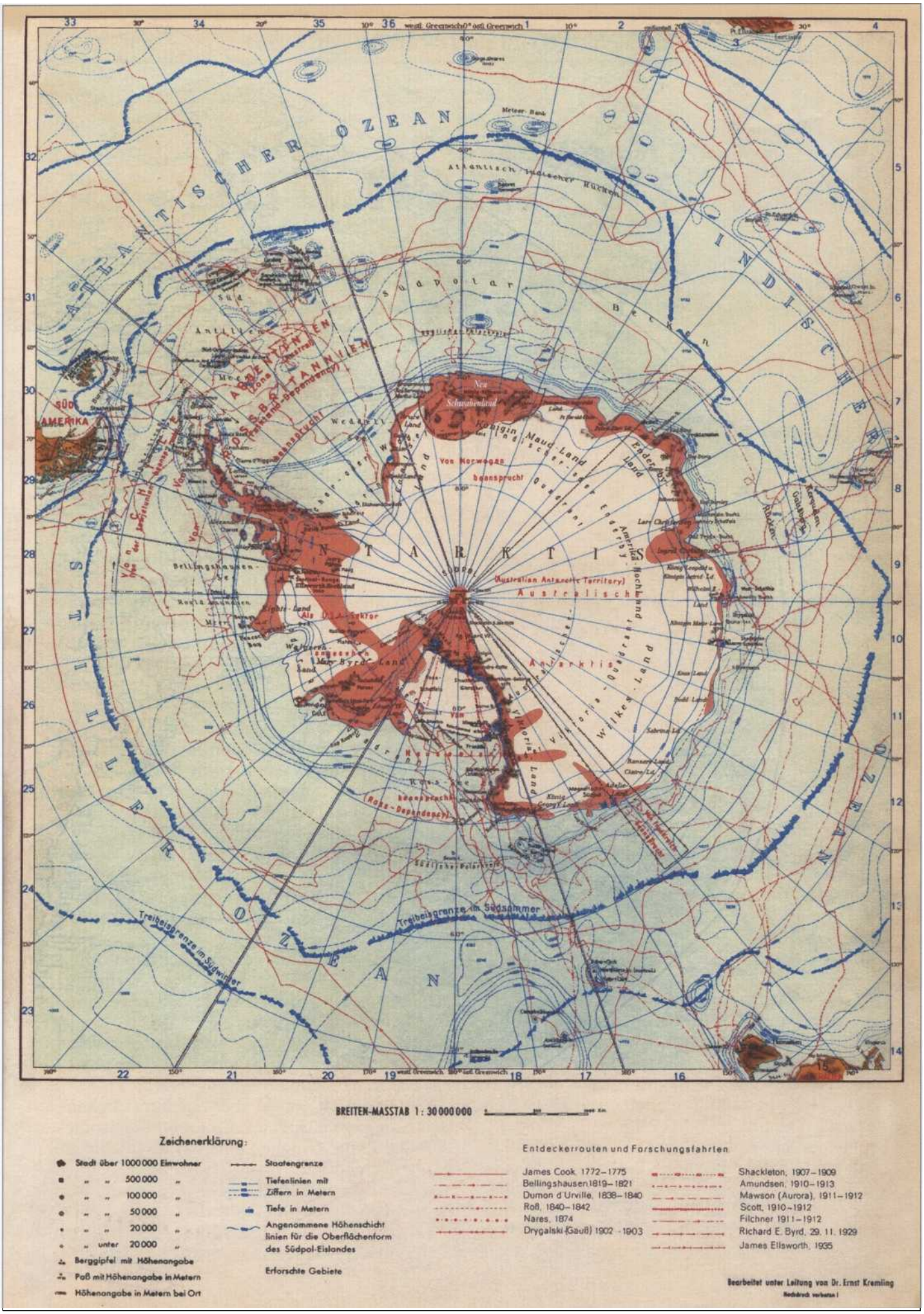
Die Tatsache, daß die Antarktis der einzige Kontinent ist, auf dem noch nie ein Krieg geführt wurde, ist darauf zurückzuführen, daß sie keine ständigen Bewohner hat. Nur die die Antarktis umgebenden Ozeane und einige darin liegende Inseln haben in den beiden Weltkriegen eine gewisse Rolle gespielt.

Einer der bedeutendsten Antarktiskenner, Polarforscher- und Flieger, der amerikanische Admiral Richard Byrd, hat mehrfach auf die strategische Bedeutung der Antarktis, des Grahamlandes und seiner umliegenden Inselgruppen hingewiesen. Er erkannte als erster, daß, wenn der Panamakanal durch Sabotageakte unschiffbar gemacht werden sollte, die USA auf den Seeweg um Kap Horn angewiesen wären. Das bedeute aber eine große Gefahr, denn dieser Seeweg läge im Abschußbereich der Antarktischen Halbinsel und der vorgelagerten Inseln. Von hier aus seien alle Schiffe Artillerie- oder Raketenbeschuß ausgesetzt.

Es gibt aber auch noch andere strategische Aspekte, auf die zum Beispiel Alphonse Max in seiner Publikation *Die Antarktis: Eine geostrategische Studie* hinweist. Er schreibt hier: „Ein weiterer strategischer Aspekt der Antarktika ist, daß ihre Küste und vorgeschobenen Inselfestungen sich vorzüglich für Unterseeboot Schlupfwinkel eignen und daß man von geheimen antarktischen Flugbasen aus die gesamte südliche Halbkugel kontrollieren könnte. Ein Zusammenwirken von Flugzeug und U-Boot, beide mit antarktischen Versorgungsbasen, könnte eine ungeahnte militärische Situation schaffen. Erst recht aber kann eine Abschußrampe für interkontinentale Raketenwaffen am Rande der Antarktika oder auf einer der vorgeschobenen Inseln, für den Gegner schwer erreichbar und schwer zerstörbar, Weltherrschaft bedeuten. All das bezieht sich nicht auf eine nicht genau definierte Zukunft, sondern könnte vielleicht schon morgen eintreten. "[64]

Anmerkungen

1 Zit. nach Dyson, S. 223
2 Ritscher, Textteil, S. 3 f.
3 Ebd., S. 4 f.
4 Ebd., S.13 ff.
5 Zit. nach ebd., S. 249
6 Ebd., S. 49 f.
7 Ebd., S. 54 ff.
8 Zit. nach ebd., S. 252
9 Ebd., S. 59 f.
10 Herrmann, S. 77
11 Ritscher, Textteil, S. 64
12 Zit. nach ebd., S. 255 f.
13 Zit. nach ebd., S. 256
14 Herrmann, S. 78 ff.
15 Ebd., S. 81 f.
16 Ritscher, Textteil, S. 69 f.
17 Zit. nach ebd., S. 261
18 Ebd., S. 70
19 Ebd., S. 75
20 Zit. nach ebd., S. 264
21 Zit. nach ebd., S. 265
22 Ebd., S. 78 f.
23 Ebd., S. 80 f.
24 Ebd., S.108 f.
25 Ebd., S. 109
26 Ebd., S. 109 f.
27 Zit. nach ebd., S. 110
28 Herrmann, S. 152 f.
29 Ritscher, Textteil, S. 84, 86
30 Zit. nach Herrmann, S. 180
31 Zit. nach *Frankfurter Zeitung,* 28.4.1939
32 Zit. nach *Hamburger Fremdenblatt,* 29.4.1939
33 Schreiben DLH an Kottas, Dezember 1940
34 Jung /Wenzel /Abendroth, S. 80 ff.
35 Schreiben Prof. Dr. Jürgen Rohwer, Historiker, an den Autor, 2.12.2003
36 Schreiben Kottas an Hädrich, DLH, 17.12.1940
37 Schaeffer, S. 258
38 Vgl. Byrd, S. 430
39 Vgl. ebd., S. 431
40 Ebd., S. 455
41 Ebd., S. 463
42 Ebd., S. 466
43 Ebd., S. 501
44 Ebd., S. 456
45 Ebd., S. 517
46 Ebd., S. 498
47 Vgl. ebd., S. 513
48 Ebd., S. 517
49 Ebd., S. 429
50 Ebd., S. 453
51 Ebd., S. 517
52 Ebd., S. 434
53 Schreiben Auswärtiges Amt an den Autor, 20.1.2004
54 www.volksmacht.de/schwab.htm
55 Schreiben Auswärtiges Amt an den Autor, 20.1.2004
56 Tilgenkamp, S. 274
57 Ebd., S. 278
58 Ebd., Bildteil nach S. 304
59 Vgl. Brunk, S. 7 ff.
60 Aussage Sauter gegenüber dem Autoren
61 Aussage Sauter gegenüber dem Autoren
62 Vgl. Byrd, S. 487
63 Vgl. www.mental-ray. de / Mental-Ray / geheim / zeittafel.htm
64 Max, S. 20



Das von Alfred Ritscher 1939 erforschte Gebiet in der Antarktis ist in den 1950er Jahren noch im deutschen Kartenwerk JRO-Weltatlas *als „Neu-Schwabenland" verzeichnet, hier sogar mit zusätzlichen Angaben zu Einzelgebieten.*

Im Gespräch mit Siegfried Sauter

Schön: Herr Sauter, Sie haben 1938/39 als Luftfotograf an der deutschen Antarktisexpedition teilgenommen. Wie kamen Sie zu dieser Ehre und zu Ihrem Beruf?

Sauter: Ich wurde bei der Luftwaffe als Luftfotograf ausgebildet und danach, 1937, von der Hansa-Luftbild GmbH als Luftbildner angestellt.

Schön: Wann erfuhren Sie, daß Sie für die Teilnahme an der deutschen Antarktisexpedition 1938/39 ausgewählt wurden?

Sauter: Etwa zwei Monate vorher. Ich wurde gefragt und habe sofort ja gesagt.

Schön: Haben Sie das Flugboot „Boreas ", auf dem Sie in der Antarktis eingesetzt werden sollten, vorher gesehen oder erst an Bord des Katapultschiffes der Deutschen Lufthansa „Schwabenland"?

Sauter: Ich habe es vorher gesehen und in Travemünde mit meinem Kollegen Bundermann an Probeflügen teilgenommen. Es zeigte sich dabei, daß die Bullaugen des Flugbootes ausgeschnitten werden mußten, damit die großen Kameras hinten eingebaut werden konnten. Das Flugboot war deshalb hinten offen, und wir Luftbildner waren damit der unbarmherzigen Kälte ausgesetzt.

Schön: Mit welchen Kameras waren die beiden Flugboote „ Boreas" und „Passat" ausgestattet?

Sauter: Die Luftbildvermessungskammern hatten die alte Größe von 18 mal 18 Zentimtern. Wir verwendeten Luftbild-Aqua-Topograph-Filme. Man mußte sie mit der Hand wechseln. Bei 20 bis 30 Grad Kälte blieb immer ein Stück Haut kleben.

Schön: Wann gingen Sie an Bord des Katapultschiffes M/S „Schwabenland"?

Sauter: Kurz vor dem Auslaufen des Schiffes im Dezember 1938. Mir wurde eine Doppelkabine in Wasserhöhe zugewiesen, die ich mit meinem Kollegen Bundermann bewohnte.

Schön: Wann hatten Sie den ersten Kontakt mit Flugkapitän Schirmacher?

Sauter: Ich lernte den „Boreas"-Kapitän Schirmacher — wie auch den „Passat"-Kapitän Mayr — bereits in Travemünde bei den Probeflügen kennen.

Schön: Wie haben Sie die wochenlange Seereise von Hamburg bis in die Antarktis überstanden?

Sauter: Es war meine erste Hochseefahrt bei oft stürmischer See. Die „Schwabenland" war kein modernes und komfortables Passagierschiff, sondern ein umgebauter Frachter. Es war alles sehr eng, gegessen wurde in drei Messen.

Schön: Wie war das Verhältnis zwischen den Gruppen an Bord, den Kapitänen und Offizieren, den Wissenschaftlern, den Flugzeugbesatzungen, dem Katapultpersonal und der Handelsschiffsbesatzung?

Sauter: Es gab keinen Raum an Bord, in welchem alle 83 an Bord befindlichen Personen hätten gemeinsam essen können, 'deshalb die Aufteilung in mehrere Messen. Das Verhältnis zwischen den verschiedenen Gruppen war durchaus kameradschaftlich.

Schön: War Alfred Ritscher, Handelsschiffskapitän, Flugkapitän und Polarforscher, damals bereits 60 Jahre alt und als Regierungsrat im Oberkommando der Kriegsmarine tätig, ein guter Expeditionsleiter und Vorgesetzter?

Sauter: Das kann ich uneingeschränkt mit ja beantworten. Ritscher hatte Polarerfahrung, Schiffs- und Flugerfahrung; er war der wichtigste Mann der Expedition.

Schön: Sie haben nicht nur Weihnachten und Silvester an Bord erlebt, sondern auch die Aquatortaufe. Waren Sie einer der Täuflinge?

Sauter: Ja. Ich wurde aber nur kurz „behandelt", da ich das Spektakel fotografieren sollte. Alle Täuflinge erhielten eine Urkunde, die ich heute noch besitze.

Schön: Waren Sie und viele Expeditionsmitglieder während der Reise in die Antarktis seekrank?

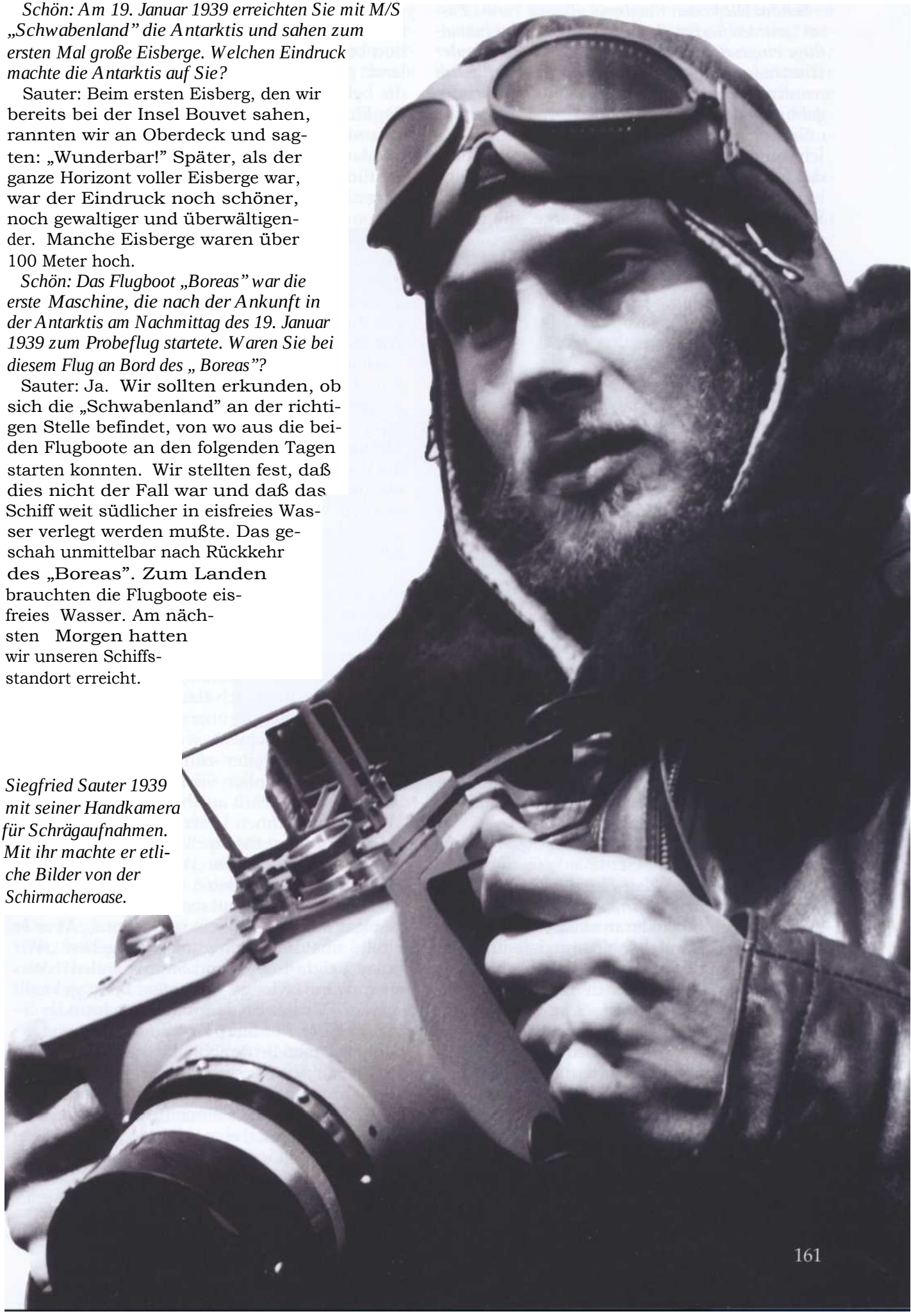
Sauter: Die Schiffsbewegung, auch bei Sturm, hat mir nichts ausgemacht. Ich war absolut seefest. Vom Lufthansa-Personal weiß ich, daß keiner seekrank wurde.

Schön: Am 19. Januar 1939 erreichten Sie mit M/S „Schwabenland" die Antarktis und sahen zum ersten Mal große Eisberge. Welchen Eindruck machte die Antarktis auf Sie?

Sauter: Beim ersten Eisberg, den wir bereits bei der Insel Bouvet sahen, rannten wir an Oberdeck und sagten: „Wunderbar!" Später, als der ganze Horizont voller Eisberge war, war der Eindruck noch schöner, noch gewaltiger und überwältigender. Manche Eisberge waren über 100 Meter hoch.

Schön: Das Flugboot „Boreas" war die erste Maschine, die nach der Ankunft in der Antarktis am Nachmittag des 19. Januar 1939 zum Probeflug startete. Waren Sie bei diesem Flug an Bord des „ Boreas"?

Sauter: Ja. Wir sollten erkunden, ob sich die „Schwabenland" an der richtigen Stelle befindet, von wo aus die beiden Flugboote an den folgenden Tagen starten konnten. Wir stellten fest, daß dies nicht der Fall war und daß das Schiff weit südlicher in eisfreies Wasser verlegt werden mußte. Das geschah unmittelbar nach Rückkehr des „Boreas". Zum Landen brauchten die Flugboote eisfreies Wasser. Am nächsten Morgen hatten wir unseren Schiffsstandort erreicht.



Siegfried Sauter 1939 mit seiner Handkamera für Schrägaufnahmen. Mit ihr machte er etliche Bilder von der Schirmacheroase.

Schön: Die beiden Flugboote „Boreas" und „Passat" wurden für Fotoflüge, Sonderflüge und Inlandflüge eingesetzt. Die Inlandflüge, bei denen unter Umständen Notlandungen auf dem Eis erforderlich wurden, waren die gefährlichsten Flüge. Hatten Sie dabei Angst?

Sauter: Angst? Dafür hatten wir keine Zeit. Ich mußte so viele Dinge tun und anschauen, daß mir die Zeit fehlte, Angst zu haben. Ich hatte nur das Gefühl, die grandiose Schönheit der Eisfelder und der Berge, die zuvor noch kein Mensch gesehen hatte, zu genießen. Das war ein überwältigender positiver Eindruck.

Schön: Sie sahen viele Berge, die über 4.000 Meter hoch waren. Die stark überlasteten Flugboote konnten diese Höhe jedoch nicht erreichen. War das ein Nachteil?

Sauter: Nein. Wir konnten an den Bergspitzen vorbeifliegen. Deswegen mußten wir immer mit Sicht fliegen. Bis zum dritten oder vierten Flug sind wir genau nach Plan geflogen. Danach wurde auf Intervention der beiden Flugkapitäne der Flugplan geändert.

Schön: Haben Sie miterlebt, wie eine deutsche Reichsflagge auf dem Eis gehißt wurde?

Sauter: Flugkapitän Mayr hat mit „Passat" am flachen Eis geankert. Er konnte dann zu Fuß auf das Eis gehen, um dort eine Hakenkreuzflagge in das Eis zu rammen und sich dann mit zwei seiner Besatzungsmitglieder fotografieren zu lassen.

Schön: Am 30. Januar 1939 war auf der „Schwabenland" wie in Deutschland „Nationaler Feiertag" zur Erinnerung an den Tag der Machtergreifung am 30. Januar 1933, die Rede von Adolf Hitler wurde übertragen. Können Sie sich daran erinnern?

Sauter: Nein, ganz schwach. Das war für uns eine ferne Welt. Wir hatten den Kopf voll mit der Vorbereitung des nächsten Fluges.

Schön: Erinnern Sie sich an die Rede, die der Ortsgruppenleiter der NSDAP auf der „ Schwabenland", der 2. Offizier Karl-Heinz Röbke, an diesem Tag durch seinen Stellvertreter verlesen ließ?

Sauter: Nein, auch daran nicht. Röbke war für uns einer der Handelsschiffsoffiziere und kein Parteimann. Er lief auch nicht in Parteiuniform mit Hakenkreuzbinde durch das Schiff.

Schön: Gab es an Bord der „Schwabenland" eine politische Schulung?

Sauter: Nein. Es gab nur Sachvorträge, die für alle Expeditionsmitglieder wichtig und sehr informativ waren.

Schön: Welche Atmosphäre herrschte hinsichtlich des damaligen Zeitgeschehens an Bord? War es eine rein wissenschaftliche Expedition ? Welche Rolle spielte die Tatsache, daß diese Expedition zur Zeit des Dritten Reiches stattfand?

Sauter: Es war eine wissenschaftliche Expedition. Man kann sie auch als Lufthansa-Expedition bezeichnen, denn das Schiff „Schwabenland" gehörte der Deutschen Lufthansa, ebenso die beiden Flugboote „Boreas" und „Passat", die Flugkapitäne und die Mechaniker waren Angestellte der Lufthansa. Die Luftbildner waren Angestellte der Hansa-Luftbild, deren Eigentümer ebenfalls die Lufthansa war. Allerdings: Die Finanzierung der Expedition erfolgte vom Deutschen Reich, das auch die Kosten des Umbaus des M/S „Schwabenland" zum Expeditionsschiff übernommen hatte. Unser Auftrag war es, einen Teil der Antarktis zu vermessen. Meine Aufgabe und die meines Kollegen Bundermann war es, Land zu vermessen. Wir waren Vermessungsingenieure.

Schön: Während des gesamten Aufenthalts in der Antarktis waren nach Ihrer Meinung die Besatzungen der beiden Flugboote „Boreas" und „Passat" die wichtigsten Expeditionsmitglieder?

Sauter: Das ist richtig. Natürlich waren auch die Wissenschaftler wichtig, nur, wir waren am wichtigsten. Ich sage Ihnen auch, warum. Wäre einer von uns ausgefallen, dann wäre die ganze Expedition zusammengebrochen und hätte abgebrochen werden müssen. Außerdem waren wir die einzigen an Bord, die bei jedem Flug ihr Leben aufs Spiel setzten, von keinem Wissenschaftler wurde dies erwartet.

Schön: Welche Gefahr für Ihr Leben sahen Sie denn bei den Flügen?

Sauter: Die Notlandung in der' Eiswüste bei einem Inlandflug. Ich habe damals auch mit Kapitän Ritscher darüber gesprochen und ihn gefragt, was geschieht, wenn wir sechs Flugstunden oder weiter zum Südpol notlanden müssen. „Wie wollen Sie uns in einer solchen Situation vom Schiff aus helfen und retten?" — „Wir würden Ihnen Lastenfallschirme abwerfen mit Proviant für vier Wochen!" antwortete er. „Und die weiteren Wochen?" fragte ich. „Sollen wir die mit Beten verbringen?" Ich habe Kapitän Ritscher mit meinen bohrenden Fragen ganz schön unter Druck gesetzt. Aber er wollte uns die Beruhigungspille geben: „Wir holen Sie da raus, wenn Sie notlanden!" Was aber, wenn wir gegen einen Berg geknallt wären? Wir hätten daran geklebt, tot oder lebendig. Der Bordarzt Dr. Bludau hat uns erzählt, wie man Beine abbindet oder absägt. Dieses Thema Absägen wurde sehr ausführlich behandelt, denn es wurde angenommen, wenn wir notlanden, gibt's einen furchtbaren Crash, und wir liegen da, eingeklemmt, und müssen dann losgesägt werden, mit der Handsäge, die zu unserem Notgepäck gehörte, und das ohne Betäubung.

Schön: Stellen Sie sich vor, Ende Januar/Anfang Februar 1939, als das Wetter schlechter wurde, hätten Sie notlanden müssen. Sie hätten dann im arktischen Sommer nicht mehr herausgeholt werden können.

Sauter: In diesem Fall wären wir rettungslos verloren gewesen, denn man hätte uns dann erst im Herbst befreien können, doch zu diesem Zeitpunkt hätte keiner mehr gelebt.

Schön: Gab es bei den Fernflügen besonders kritische Situationen?

Sauter: Ich erinnere mich an zwei. Beim ersten Flug waren wir noch unerfahren und wußten nicht, wie ein „Whiteout" aussieht. Aber er kam schlagartig. Wir flogen in Richtung Südpol, als er uns erreichte, alles war plötzlich „weiß". Der Flugkapitän sagte: „Ich sehe nichts mehr, nur noch weiß!" Im selben Moment sagte ich: „Antenne schlägt auf." Das bedeutete höchste Gefahr. Der Flugkapitän meisterte sie: Steilkurve raus und wieder zurück. Das war eine der schlimmsten Situationen. Wahrscheinlich wäre die Maschine gegen das Eis gerast und wir alle vier wären weg gewesen. Damit wäre die ganze Expedition gestorben. Mit dem zweiten Flugboot allein hätte man die Expedition nicht fortsetzten können. Die zweite gefährliche Situation ergab sich beim Fernflug Nummer 7, als über dem Wohlthatmassiv plötzlich die Motoren aussetzten. Der Flugkapitän und der Mechaniker schafften es trotz heftigen Gegenstemmens nicht, die Maschine zu halten. Erst nachdem ich allen Ballast nach vorn gebracht hatte, glückte es. Das war auch das Ende unseres Fernfluges. „Jetzt nichts wie runter in wärmeres Gebiet", sagte der Flugkapitän. Was heißt wärmer! Statt 30 Grad minus waren es 20, später 10. Bei dieser Temperatur hat die Triebanlage wieder funktioniert, und wir sind brav nach Hause geflogen — „nach Hause" bedeutete auf unser Flugzeugstützpunktschiff „Schwabenland".

Siegfried Sauter nahm als Luftbildner an der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 teil. An Bord des Flugbootes „Boreas"nahm er ungefähr die Hälfte der insgesamt 11.600 Schrägluftbilder auf.

Schön: Die Schirmacherseenplatte ist erst bei einem der letzten Flüge entdeckt worden. Wie kam es dazu?

Sauter: Die Schirmacherseenplatte haben wir erst beim siebten, dem letzten Fernflug entdeckt. Ich habe sie gesehen, haargenau. Es war wohl eine der wichtigsten Entdeckungen an der Expedition. Sie erhielt später die Bezeichnung Schirmacheroase, benannt nach unserem Flugkapitän, dem die Entdeckung zugeordnet wurde.

Schön: War aus Ihrer persönlichen Sicht die Antarktisexpedition ein Erfolg?

Sauter: Aus der Sicht der beiden Luftbildner ein großer Erfolg mit 11.600 Luftaufnahmen. Das hat niemand erwartet, dieses Ergebnis war eine Sensation. Wir haben später in sechs Wochen eine Karte von Neu-Schwabenland fertiggestellt.

Schön: An wen wurden die 11.600 Luftaufnahmen nach der Expedition abgeliefert?

Sauter: Die Fotos wurden sofort nach Rückkehr des M/S „Schwabenland" nach Berlin gebracht, dort bei der Hansa-Luftbild in Berlin-Tempelhof abgeliefert und im Bunker, der sich unter dem Gebäude befand, aufbewahrt.

Schön: Es gibt Aussagen, nach denen sämtliche Expeditionsfotos während des Krieges bei einem Bombenangriff f auf Leipzig verbrannt wären.

Sauter: Das stimmt nicht. Die Aufnahmen sind nie nach Leipzig gebracht worden.

Schön: Was ist das Schicksal dieser Aufnahmen? Sind sie möglicherweise im Bunker der Hansa-Luftbild in Berlin verbrannt?

Sauter: Tatsache ist, daß die Filme im Bunker der Hansa-Luftbild in Berlin-Tempelhof eingelagert wurden. Der Eingang zu den Bunkern wurde später zugemauert, in der Hoffnung, daß niemand von der Filmeinlagerung weiß. Die Russen, die bei Kriegsende das Gelände besetzten, erfuhren es jedoch und öffneten den Bunker, der bei einem Luftangriff beschädigt worden war. Da sie Kameras fanden, ist davon auszugehen, daß der Bunker nicht völlig ausgebrannt war. Das aber behaupteten die Russen und gaben an, daß alle Filme verbrannt seien.

DEUTSCHE ANTARKTISCHE
EXPEDITION 1938/39

BERLIN W 35, DEN 14. Juli 1 39
MATTHÄUFKIRCHIPLATZ 0
FERNSPRECHER: 22 26 10

Herrn
Siegfried Sauter

Bundesring 30

Sehr geehrter Herr Sauter!

Die vorläufige Karte von "Neu-Schwabenland" wurde inzwischen fertiggestellt. Bei der Benennung der einzelnen Gebirgsstöcke, Berge, Kämme, Grate usw. wurden diejenigen Expeditionsteilnehmer berücksichtigt, deren Mitarbeit für die Expedition von besonderer Bedeutung war.

Das Gebiet zwischen 3° und 3 2/3° Ost auf 72 1/2° Süd erhielt den Namen

==========

Lit bestem Gruß und Heil Hitler!

Bis heute hat Siegfried Sauter den Brief mit dem ihm die Benennung eines Gebirges in Neu-Schwabenland mit seinem Namen mitgeteilt wurde, aufbewahrt. Rechts: Auch die „ Urkunde" über seine Äquatortaufe, unterzeichnet von Expeditionsleiter Ritscher und Kapitän Kottas, ist noch in seinem Besitz.

Der Sauter-Riegel (nach heutigen Messungen 72° 10' Süd, 2 ' 45' Ost) wurde nach seinem Fotografen benannt.

Taufschein

Für

Herrn Siegfried SAUTER

Hiermit tun wir kund, dass der Täufling am 31. Dezember 1938 die Aequatorlinie auf 0.00 Breite und 0.15 W. Länge passiert hat.

Der Täufling wurde nach altem Brauch vom Staube der nördlichen Halbkugel gereinigt und auf den Namen

DORNIER

getauft

Kapitän

MS-Schwabenland

Kottas

Pastor

Wilhelm Tacke

Zeugen

Expeditionsleiter

Deutsche Antarktische Expedition

1938/39

Doch nach dem Krieg sind in Berlin Bilder aufgetaucht, die von den Filmen kopiert waren. Darüber hinaus hat die Witwe von Kapitän Ritscher lange nach Kriegsende etwa 600 Fotos dem Institut für angewandte Geodäsie in Frankfurt übergeben. Ich habe Zweifel daran, daß alle Filme in Berlin verbrannt sind, denn sie waren alle gut verkapselt und eingeschweißt. Es wäre denkbar, daß einige Filme als Beutestücke mitgenommen wurden, da die Russen an dem Ergebnis der deutschen Antarktisexpedition 1938 / 39 sehr interessiert waren; sie haben davon immer mit größter Hochachtung gesprochen, dies auch auf der Antarktistagung in Neuseeland. Aber daß sie Filme mitgenommen hätten, haben sie nicht zugegeben.

Schön: Sie halten es also für möglich, daß irgendwo noch Filme existieren, vielleicht als „Beutegut"? Was aber könnten die Russen für ein Interesse an diesem Filmmaterial gehabt haben?

Sauter: Sofort nach dem Krieg haben die Russen im Antarktisgebiet Neu-Schwabenland eine Forschungsstation aufgebaut. Warum gerade dort? Sie waren die ersten, die an Ort und Stelle waren und die ihre Station weit vorangetrieben haben, bis zu der Schirmacheroase. Diese war für sie das Wichtigste. Waren die Russen möglicherweise im Besitz von Luftfotos und weiteren Detailinformationen über Neu-Schwabenland? Die Russen haben der DDR genehmigt, unweit ihrer Station ebenfalls eine Station aufzubauen, beide haben sehr eng zusammengearbeitet.

Schön: Könnten auch militärstrategische Überlegungen eine Rolle gespielt haben?

Sauter: Mit Sicherheit nicht. Da gibt es kein Gras, keinen Halm, keinen Baum, keinen Strauch. Nichts, nur am Rand Pinguine und Robben. Schon die Versorgung der Forschungsstationen ist nicht einfach. Alle führenden Nationen haben nach Kriegsende in der Antarktis Stationen aufgebaut, die das ganze Jahr über mit Forschern besetzt sind. Besonders große Stationen haben die Amerikaner und die Russen. Aber auch China, Japan, Indien, einige afrikanische Staaten und vor allem die Länder Südamerikas haben Stationen errichtet und betreiben sie, manche nur im antarktischen Sommer, andere ganzjährig. Doch militärische Stationen aufzubauen ist unmöglich.

Schön: Dann halten Sie es wohl auch für unmöglich, daß kurz vor Kriegsbeginn und während des Krieges Baumaterial nach Neu-Schwabenland transportiert wurde, um dort Bunker im Eis zu bauen, Bunker für Unterkünfte und U-Boot-Bunker?

Sauter: Alle Gerüchte und Spekulationen darüber, die nach dem Krieg in Umlauf gebracht wurden, sind barer Unsinn. Schiffe konnten nicht landen wegen des Packeisgürtels, der Neu-Schwabenland umgibt. Nur Eisbrechern wäre dies möglich gewesen oder besonders gepanzerten Schiffen. Jede Station, in der Forscher überwintern, muß für ein Jahr mit Lebensmitteln versorgt werden. Das reicht nur für eine geringe Anzahl von Menschen. Daß für Hitler in Neu-Schwabenland ein Bunker gebaut wurde, ist völliger Unsinn, ebenso die Behauptung, dort wären U-Boot-Bunker gebaut worden. Wer solche Gerüchte in die Welt setzt, hat keine Ahnung, wie es in der Antarktis aussieht, sie ist der wüsteste Kontinent, den es gibt. Über ihn rasen Stürme mit 200 und mehr Stundenkilometern Geschwindigkeit dahin, und ein halbes Jahr lang ist Nacht, völlige Nacht.

Schön: Die während der Antarktisexpedition 1938/39 entdeckte Schirmacheroase, die auch Schirmacherseenplatte genannt wird, scheint von vielen Ländern für die Errichtung von Forschungsstationen besonders bevorzugt worden zu sein. Woran liegt das? Ist die Bezeichnung „Oase" eigentlich richtig oder handelt es sich nur um eine größere eisfreie Fläche mit einigen kleineren Seen?

Sauter: „Oase" ist für die Schirmacherseenplatte eine etwas irreführende Bezeichnung. Unter dem Begriff Oase stellt man sich normalerweise einen Ort mit Palmen vor. In der Antarktis gibt es keinerlei Vegetation. Die Schirmacheroase ist eine eisfreie Zone mit einem blauen See mittendrin.

Schön: Wo liegt diese Oase, wie erreicht man sie?

Sauter: Die Schirmacheroase liegt in einem ganz flachen Gebiet mit einigen kleinen Bergen, deren Wände sich aufheizen. Das flache Gebiet reicht bis zu einer Bergkette, die mit ihren Spitzen etwa 3.000 Meter hoch ist. Die Oase liegt etwa eine Flugstunde von der Schelf eisgrenze entfernt und ist im antarktischen Sommer, der im Januar beginnt, eisfrei. Nur diese Zeit kann genutzt werden für den Bau und die Einrichtung von Forschungsstationen.

Schön: Welche Länder betreiben heute Forschungsstationen im Gebiet der Schirmacheroase, die bei der Antarktisexpedition 1938/39 von Lufthansa-Kapitän Schirmacher entdeckt wurde und die zu dem von der deutschen Expedition vermessenen Gebiet Neu-Schwabenland gehört?

Sauter: Die größte Forschungsstation „Nowolasarewskaja" hat in den ersten Nachkriegsjahren die Sowjetunion hier aufgebaut, fast ständig erweitert und ausgebaut, später auch der DDR einen Teil übergeben, die hier ihre eigene Station aufbaute, die inzwischen aufgelöst wurde. Beide Stationen haben sehr eng zusammengearbeitet. Darüber hinaus haben Südafrika, die Volksrepublik China, Japan und Indien Stationen im Bereich

Heinz Schön (links) im Gespräch mit dem einzigen noch lebenden Expeditionsteilnehmer Siegfried Sauter

der Schirmacheroase aufgebaut. Bei meiner letzten Antarktisreise mit Franz Lazi 1989 habe ich mir erzählen lassen, daß in der indischen Station, die aus Zelten besteht, während des antarktischen Sommers 200 Inder sitzen, Karten spielen und am Ende des Sommers wieder abreisen.

Schön: Wie erklären Sie sich, daß die Deutschen, als sie in den 70er Jahren die Antarktisforschung mit großem Aufwand neu begannen, nicht wieder in Neu-Schwabenland angefangen haben? Warum wurde die deutsche Neumeyer-Station nicht in Neu-Schwabenland aufgebaut?

Sauter: Als die Bundesrepublik die Antarktisforschung neu begann, hatten bereits die Russen in Neu-Schwabenland ihre Station aufgebaut und der DDR einen Teil davon als Souvenir überlassen. Deshalb war es nicht möglich, hier noch eine Station der Bundesrepublik aufzubauen. Man suchte sich deshalb für die Station der Bundesrepublik einen anderen Platz und fand ihn am Kap Norwegia, wo die Neumeyer-Station errichtet wurde. Die Bundesrepublik wollte in jedem Fall in der Polarforschung ein gewichtiges Wort mitreden und dabeisein. Wir hatten in der Antarktisforschung bereits beachtliche Erfolge aufzuweisen. Wir konnten uns in der Zeit des kalten Krieges wohl kaum an die gleiche Stelle setzen wie die Russen und die DDR. Die Neumeyer-Station ist weit weg, sie liegt nicht im Gebiet von Neu-Schwabenland.

Schön: Haben die Norweger nicht protestiert, als man die bundesdeutsche Station am Kap Norwegia errichtete?

Sauter: Von einem Protest ist mir nichts bekannt, obwohl die Norweger, was die Antarktis betrifft, nicht gut auf uns zu sprechen sind. Norwegische Walfänger haben uns bereits bei der Expedition 1938 / 39 ständig verfolgt, sie hatten Funk- und Sichtkontakt mit uns. Sie wollten genau wissen, wie viele Flugzeuge wir hatten und was wir in der Antarktis vorhatten. Ich vermute, daß die norwegischen Walfänger ihre Beobachtungen norwegischen Regierungsstellen übermittelt haben, da die Norweger das zum Königin-Maud-Land gehörende Gebiet von Neu-Schwabenland als ihren Besitz ansahen.

Schön: Sind die Norweger tatsächlich vor den Deutschen in Neu-Schwabenland gewesen?

Sauter: Als wir im Januar 1939 mit M / S „Schwabenland" die Antarktis erreicht hatten, fuhren die norwegischen Walfangboote neben uns her wie Begleithunde. Unser Eislotse, Kapitän Kraul, der fließend Norwegisch sprach, hat die Gespräche der Walfangkapitäne, die diese untereinander führten, mitgehört. Die norwegischen Kapitäne erhielten Anweisung, den Küstenstreifen Namen zu geben und auch dem dahinterliegenden Inlandeis, sie haben das Gebiet nur mit dem bloßen Auge gesehen oder mit dem Fernglas, sie haben es nicht betreten, aber tauften es zum Beispiel König-Haakon-Land. So einfach machten sich die Norweger die Inbesitznahme des Königin-Maud-Landes, zu dem nach norwegischer Auffassung auch Neu-Schwabenland gehört. Aufgrund dieser Namensgebung hat die norwegische Regierung bereits Mitte Januar 1939 der deutschen Regierung erklärt:

„Neu-Schwabenland gehört uns." Die deutsche Regierung hat dann ohne Zeitverzug den norwegischen Gebietsanspruch zurückgewiesen.

Schön: Welche wirtschaftlichen Interessen könnte 1938 das Dritte Reich an der Inbesitznahme von Neu-Schwabenland gehabt haben?

Sauter: Die Sicherung eines großen Walfanggebietes in der Antarktis stand bei den wirtschaftlichen Interessen Deutschlands sicher an erster Stelle. Des weiteren wollte sich Deutschland durch die Inbesitznahme von Neu-Schwabenland ein Mitspracherecht bei einer späteren Verteilung dieses herrenlosen Kontinents sichern, zumal man unter dem Eis Bodenschätze und vor der antarktischen Küste Ölvorkommen vermutet.

Schön: Was wissen Sie über die amerikanischen Expeditionen mit Admiral Byrd vor 1938/39? Waren die Amerikaner damals auch in Neu-Schwabenland?

Sauter: Die Amerikaner haben gute Aufklärung geflogen, aber immer nur Einzelstreifen vermessen, also keine zusammenhängenden Gebiete. Sie haben weite, ausgedehnte Flüge unternommen und gute Aufnahmen mit hervorragenden Luftbildkameras gemacht. Doch richtige Vermessungen, wie wir sie bei der Antarktisexpedition 1938 / 39 vornahmen, haben die Amerikaner nicht gemacht. Ihre Aufgabe sahen sie in der Aufklärung, sie wollten genauer wissen, welche Gebiete eisfrei und wie hoch die Berge sind und wie die Beschaffenheit, aus der Luft gesehen, anderer Antarktisregionen ist. Bei der Gesamtgröße der Antarktis konnten die Amerikaner jedoch nur einen geringen Teil erkunden. Mit ihren Erkundungsflügen haben sie sicher eine hervorragende Arbeit geleistet. Neu-Schwabenland haben die Amerikaner jedoch nicht überflogen, es blieb „unentdecktes Land", bis wir Deutschen 1938 / 39 kamen.

Schön: Die Amerikaner haben 1946/47 unter Admiral Byrd noch einmal eine großangelegte Antarktisexpedition mit einem enormen militärischen Aufwand durchgeführt. Worin sehen Sie persönlich den Sinn dieser Aktion?

Sauter: Für mich war dieses Unternehmen eine reine Prestigeaktion. Diese erschien den Amerikanern notwendig, da sofort nach Kriegsende die Russen begannen, sich in der Antarktis breitzumachen. Die Amerikaner wollten zeigen, daß sie in der Antarktis präsent sind. Deshalb haben sie auch als Grund für ihre Expedition angegeben, sie wollten prüfen, wie Menschen und Material auf antarktische Verhältnisse und antarktische Kälte reagieren. Während wir bei unserer Expedition unsere Flugzeuge mit dem Katapult abschossen, starteten die amerikanischen Flugzeuge vom Flugzeugträger aus. Von diesen wurden auch die Hubschrauber gestartet. Man probierte bei dieser Expedition alles mögliche aus und demonstrierte damit Überlegenheit.

Schön: Bei Ihrem großen Interesse an Neu-Schwabenland und der Antarktis wäre es kein Wunder, wenn Sie nach dem Krieg noch einmal auf dem eisigen Kontinent gewesen wären?

Sauter: Das war ich: 1989. Ich stellte fest, daß sich in den 50 Jahren zwischen 1939 und 1989 in der Antarktis viel verändert hat. Am stärksten haben die Amerikaner und die Russen Fuß gefaßt. Die Russen haben dort, das muß ich mit Hochachtung sagen, einige absolute Kältestationen besetzt, bei nahe 90 Grad minus, die jährlich neu bestückt werden müssen. Die Amerikaner unterhalten eine Dauerstation, die fast schon eine richtige Stadt ist. Sie hatte schon 1989 einen Flugplatz. Es war keine wissenschaftliche Expedition, sondern eine sogenannte „Society-Expedition" mit einem Lazi-Sightseeing-Schiff, die mir die Möglichkeit bot, die Antarktis noch einmal zu sehen und zu erleben. Anlaß waren Filmaufnahmen, in denen mir eine besondere Rolle als Miterleber der Deutschen Antarktisexpedition 1938 / 39 zugedacht war.

Im Film kommt Kapitän Lampe aus Oldenburg raus und begrüßt mich: „Ah, guten Tag, Herr Sauter, wie war es denn in der Antarktis, wie Sie damals, 1939, dort waren?" Und dann habe ich erzählt: „Große Wale gibt's nicht mehr, ganz anders als damals, als wir Neu-Schwabenland entdeckt haben. Neu-Schwabenland ist nicht fotogen. Da sehen Sie nur eine hohe Eiskante, und dann müssen Sie erst einmal mehrere Stunden mit dem Traktor fahren, um auf die Schirmacheroase zu kommen. Aber im antarktischen Winter geht das nicht. Die deutsche Neumayer-Station ist auch nur im Sommer anfahrbar, sie ist auch nicht sehr fotogen, aber dort wird eine sehr gute wissenschaftliche Arbeit geleistet."

Schön: Hatten Sie nach dem Krieg noch Kontakt mit Teilnehmern der Antarktisexpedition 1938/39?

Sauter: Ja, mit einem, mit Flugzeugführer Mayr. Er hat in Frankfurt die Flugkapitän-Prüfung für die neue Lufthansa gemacht und wurde danach Flugkapitän von Adenauer, der Bundeskanzler wollte nur mit ihm fliegen. Mayr war groß und breit wie ein Doppelspind, er strahlte Ruhe und Sicherheit aus. Sonst habe ich niemanden mehr getroffen, der bei der Antarktisexpedition 1938 /39 mit der „Schwabenland" dabei war. Leider ist über diese große und bedeutende Antarktisexpedition weder im Dritten Reich noch in den jetzt fast 60 Nachkriegsjahren in den deutschen Medien berichtet worden — sie hätte es verdient.

Anhang

Der Antarktisvertrag

(Stand: 5. August 2003)

Die Regierungen Argentiniens, Australiens, Belgiens, Chiles, der Französischen Republik, Japans, Neuseelands, Norwegens, der Südafrikanischen Union, der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, des Vereinigten Königreichs Großbritanniens, Nordirland und der Vereinigten Staaten von Amerika,

in der Erkenntnis, daß es im Interesse der ganzen Menschheit liegt, die Antarktis für alle Zeiten ausschließlich für friedliche Zwecke zu nutzen und nicht zum Schauplatz oder Gegenstand internationaler Zwietracht werden zu lassen;

in Anerkennung der bedeutenden wissenschaftlichen Fortschritte, die sich aus der internationalen Zusammenarbeit bei der wissenschaftlichen Forschung in der Antarktis ergeben;

überzeugt, daß die Schaffung eines festen Fundaments für die Fortsetzung und den Ausbau dieser Zusammenarbeit auf der Grundlage der Freiheit der wissenschaftlichen Forschung in der Antarktis, wie sie während des internationalen Geophysikalischen Jahres gehandhabt wurde, den Interessen der Wissenschaft und dem Fortschritt der ganzen Menschheit entspricht;

sowie in der Überzeugung, daß ein Vertrag, der die Nutzung der Antarktis für ausschließlich friedliche Zwecke und die Erhaltung der internationalen Eintracht in der Antarktis sichert, die in der Charta der Vereinten Nationen niedergelegten Ziele und Grundsätze fördern wird — sind wie folgt übereingekommen:

Art. I: (1) Die Antarktis wird nur für friedliche Zwecke genutzt. Es werden unter anderem alle Maßnahmen militärischer Art wie die Einrichtung militärischer Stützpunkte und Befestigungen, die Durchführung militärischer Manöver sowie die Erprobung von Waffen jeder Art verboten.

(2) Dieser Vertrag steht dem Einsatz militärischen Personals oder Materials für die wissenschaftliche Forschung oder für sonstige friedliche Zwecke nicht entgegen.

Art. II: Die Freiheit der wissenschaftlichen Forschung in der Antarktis und die Zusammenarbeit zu diesem Zweck, wie sie während des Internationalen Geophysikalischen Jahres gehandhabt wurden, bestehen nach Maßgabe dieses Vertrags fort.

Art. III: (1) Um die in Artikel II vorgesehene internationale Zusammenarbeit bei der wissenschaftlichen Forschung in der Antarktis zu fördern, vereinbaren die Vertragsparteien, daß, soweit möglich und durchführbar,

a) Informationen über Pläne für wissenschaftliche Programme in der Antarktis ausgetauscht werden, um ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit der Unternehmungen zu ermöglichen;

b) wissenschaftliches Personal in der Antarktis zwischen Expeditionen und Stationen ausgetauscht wird;

c) wissenschaftliche Beobachtungen und Ergebnisse aus der Antarktis ausgetauscht und ungehindert zur Verfügung gestellt werden.

(2) Bei der Durchführung dieses Artikels wird die Herstellung von Arbeitsbeziehungen auf der Grundlage der Zusammenarbeit mit denjenigen Sonderorganisationen der Vereinten Nationen und anderen internationalen Organisationen, die auf ein wissenschaftliches oder technisches Interesse an der Antarktis haben, auf jede Weise gefördert.

Art. IV: (1) Dieser Vertrag ist nicht so auszulegen,

a) als stellte er einen Verzicht einer Vertragspartei auf vorher geltend gemachte Rechte und Ansprüche auf Gebietshoheit in der Antarktis dar;

b) als stellte er einen vollständigen oder teilweisen Verzicht einer Vertragspartei auf die Grundlage eines Anspruchs auf Gebietshoheit in der Antarktis dar, die sich aus ihrer Tätigkeit oder derjenigen ihrer Staatsangehörigkeiten in der Antarktis oder auf andere Weise ergeben könnte;

c) als greife er der Haltung einer Vertragspartei hinsichtlich ihrer Anerkennung oder Nichtanerkennung des Rechts oder Anspruchs oder der Grundlage für den Anspruch eines anderen Staates auf Gebietshoheit in der Antarktis vor.

(2) Handlungen oder Tätigkeiten, die während der Geltungsdauer dieses Vertrags vorgenommen werden, bilden keine Grundlage für die Geltendmachung, Unterstützung oder Ablehnung eines Anspruchs auf Gebietshoheit in der Antarktis und begründen dort keine Hoheitsrechte. Solange dieser Vertrag in Kraft ist, werden keine neuen Ansprüche oder Erweiterungen neuer Ansprüche auf Gebietshoheit in der Antarktis geltend gemacht.

Art. V: (1) Kernexplosionen und die Beseitigung radioaktiven Abfalls sind in der Antarktis verboten.

(2) Werden internationale Übereinkünfte über die Nutzung der Kernenergie einschließlich von Kernexplosionen und der Beseitigung radioaktiven Abfalls geschlossen, denen alle Vertragsparteien angehören, deren Vertreter zur Teilnahme an den Artikel IX vorgesehenen Tagungen berechtigt sind, so finden die durch solche Übereinkünfte festgelegten Vorschriften in der Antarktis Anwendung.

Art. VI: Dieser Vertrag gilt für das Gebiet südlich von 60° südlicher Breite einschließlich aller Eisbänke; jedoch läßt dieser Vertrag die Rechte oder die Ausübung der Rechte eines Staates nach dem Völkerrecht in bezug auf die Hohe See in jenem Gebiet unberührt.

Art. VII: (1) Um die Ziele dieses Vertrags zu erreichen und die Einhaltung seiner Bestimmungen zu gewährleisten, hat jede Vertragspartei, deren Vertreter zur Teilnahme an den in Artikel IX vorgesehenen Tagungen berechtigt sind, das Recht, Beobachter zu ernennen, welche die im vorliegenden Artikel erwähnten Inspektionen durchführen. Die Beobachter müssen Staatsangehörige der sie benennenden Vertragspartei sein. Die Namen der Beobachter werden jeder anderen Vertragspartei mitgeteilt, die das Recht hat, Beobachter zu benennen; ihre Abberufung wird ebenfalls mitgeteilt.

(2) Jeder nach Absatz 1 benannte Beobachter hat jederzeit völlig freien Zugang zu allen Gebieten der Antarktis.

(3)Alle Gebiete der Antarktis einschließlich aller Stationen, Einrichtungen und Ausrüstungen in jenen Gebieten sowie alle Schiffe und Luftfahrzeuge an Punkten zum Absetzen oder Aufnehmen von Ladung oder Personal in der Antarktis stehen jedem nach Absatz 1 benannten Beobachter jederzeit zur offen.

(4) Jede der Vertragsparteien, die ein Recht auf Benennung von Beobachtern haben, kann jederzeit Luftbeobachtungen über einzelne oder allen Gebieten der Antarktis durchführen.

(5)Jede Vertragspartei unterrichtet zu dem Zeitpunkt, zu dem dieser Vertrag für sie in Kraft tritt, und danach jeweils im voraus die anderen Vertragsparteien

a) über alle nach und innerhalb der Antarktis von ihren Schiffen oder Staatsangehörigen durchgeführten Expeditionen und alle in ihrem Hoheitsgebiet organisierten oder von dort aus durchgeführten Expeditionen nach der Antarktis;

b) über alle von ihren Staatsangehörigen besetzten Stationen in der Antarktis und

c) über alles militärische Personal oder Material, das sie unter den in Artikel I Absatz 2 vorgesehenen Bedingungen in der Antarktis verbringen will.

Art. VIII: (1) Um den nach Artikel 7 Absatz 1 benannten Beobachtern und dem nach Artikel III Absatz 1 Buchstabe b ausgetauschten wissenschaftlichen Personal sowie den diese Personen begleitenden Mitarbeitern die Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach diesem Vertrag zu erleichtern, unterstehen sie - unbeschadet der Haltung der Vertragsparteien bezüglich der Gerichtsbarkeit über alle anderen Personen in der Antarktis - in bezug auf alle Handlungen oder Unterlassungen, die sie während ihres der Wahrnehmung ihrer Aufgaben dienenden Aufenthalts in der Antarktis begehen, nur der Gerichtsbarkeit der Vertragsparteien, deren Staatsangehörige sie sind.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 werden bis zur Annahme von Maßnahmen nach Artikel IX Absatz 1 Buchstabe e die Vertragsparteien, die an einer Streitigkeit über die Ausübung von Gerichtsbarkeit in der Antarktis beteiligt sind, einander umgehend konsultieren, um zu einer für alle Seiten annehmbaren Lösungen zu gelangen.

Art. IX: (1) Vertreter der in der Präambel genannten Vertragsparteien halten binnen zwei Monaten nach Inkrafttreten dieses Vertrags in der Stadt Canberra und danach in angemessenen Abständen und an geeigneten Orten Tagungen ab, um Informationen auszutauschen, sich über Fragen von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit der Antarktis zu konsultieren und Maßnahmen auszuarbeiten, zu erörtern und ihren Regierungen zu empfehlen, durch welche die Grundsätze und Ziele des Vertrags gefördert werden, darunter Maßnahmen

a) zur Nutzung der Antarktis für ausschließlich friedliche Zwecke;

b) zur Erleichterung der wissenschaftlichen Forschung in der Antarktis;

c) zur Erleichterung der internationalen wissenschaftlichen Zusammenarbeit in der Antarktis;

d) zur Erleichterung der Ausübung der Inspektionsrechte nach Artikel VII;

e) im Zusammenhang mit Fragen betreffend die Ausübung von Gerichtsbarkeit in der Antarktis;

f) zur Erhaltung und zum Schutz der lebenden Schätze in der Antarktis.

(2) Jede Vertragspartei, die durch Beitritt nach Artikel XIII Vertragspartei geworden ist, ist zur Benennung von Vertretern berechtigt, die an den in Absatz 1 genannten Tagungen teilnehmen, solange die betreffende Vertragspartei durch die Ausführung erheblicher wissenschaftlicher Forschungsarbeiten in der Antarktis wie die Einrichtung einer wissenschaftlichen Station oder die Entsendung einer wissenschaftlichen Ex edition ihr Interesse an der Antarktis bekundet.

3) Berichte der in Artikel VII genannten Beobachter werden den Vertretern der Vertragsparteien übermittelt, die an den in Absatz 1 genannten Tagungen teilnehmen.

(4) Die in Absatz 1 genannten Maßnahmen werden wirksam, sobald sie von allen Vertragsparteien genehmigt worden sind, deren Vertreter zur Teilnahme an den zur Erörterung dieser Maßnahmen abgehaltenen berechtigt waren.

5) Einzelne oder alle in diesem Vertrag vorgesehenen Rechte können vom Tag des Inkrafttretens des Vertrages an ausgeübt werden, gleichviel ob Maßnahmen zur Erleichterung der Ausübung solcher Rechte nach diesem Ar tikel vorgeschlagen, erörtert oder genehmigt worden sind.

Art. X: Jede Vertragspartei verpflichtet sich, geeignete, im Einklang mit der Charta der Vereinten Nationen stehende Anstrengungen zu unternehmen, um zu verhindern, daß in der Antarktis eine Tätigkeit entgegen den Grundsätzen oder Zielen dieses Vertrags aufgenommen wird.

Art. XI: (1) Entsteht zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Vertrags, so konsultieren die betreffenden Vertragsparteien einander, um die Streitigkeit durch Verhandlung, Untersuchung, Vermittlung, Vergleich, Schiedsverfahren, gerichtliche Beilegung oder sonstige friedliche Mittel ihrer Wahl beilegen zu lassen.

(2) Jede derartige Streitigkeit, die nicht auf diese Weise beigelegt werden kann, wird - jeweils mit Zustimmung aller Streitparteien - dem Internationalen Gerichtshof zur Beilegung unterbreitet; wird keine Einigkeit über die Verweisung n den Internationalen Gerichtshof erzielt, so sind die Streitparteien nicht von der Verpflichtung befreit, sich weiterhin zu bemühen, die Streitigkeit durch eines der verschiedenen in Absatz 1 genannten friedlichen Mittel beizulegen.

Art. XII: (1) a) Dieser Vertrag kann jederzeit durch einhellige Übereinstimmung der Vertragsparteien, deren Vertreter zur Teilnahme an den in Artikel IX vorgesehenen Tagungen berechtigt sind, geändert oder ergänzt werden. Eine solche Änderung oder Ergänzung tritt in Kraft, wenn die Depositarregierung von allen diesen Vertragsparteien die Anzeige erhalten hat, daß sie sie ratifiziert haben.

(b) Danach tritt eine solche Änderung oder Ergänzung für jede andere Vertragspartei in Kraft, wenn deren Ratifikationsanzeige bei der Depositarregierung eingegangen ist. Jede Vertragspartei, von der binnen zwei Jahren nach Inkrafttreten der Änderung oder Ergänzung nach Buchstabe a keine Ratifikationsanzeige eingegangen ist, gilt mit Ablauf dieser Frist dem Vertrag zurückgetreten.

(2) a) Eine Konferenz aller Vertragsparteien wird so bald wie möglich abgehalten, um die Wirkungsweise dieses Vertrags zu überprüfen, wenn nach Ablauf von dreißig Jahren nach Inkrafttreten des Vertrags eine der Vertragsparteien, deren Vertreter zur Teilnahme an den in Artikel IX vorgesehenen Tagungen berechtigt sind, durch eine Mitteilung an die Depositarregierung darum ersucht.

b) Jede Änderung oder Ergänzung dieses Vertrags, die auf einer solchen Konferenz von der Mehrheit der dort vertretenen Vertragsparteien einschließlich einer Mehrheit derjenigen genehmigt worden ist, deren Vertreter zur Teilnamean den in Artikel IX vorgesehenen Tagungen berechtigt sind, wird von der Depositarregierung allen Vertragsparteien sofort nach Abschluß der Konferenz mitgeteilt und tritt gemäß Absatz 1 in Kraft.

c) Ist eine solche Änderung oder Ergänzung nicht binnen zwei Jahren nach Mitteilung an alle Vertragsparteien

[redacted]

positarregierung ihren Rücktritt von diesem Vertrag mitteilen; der Rücktritt wird zwei Jahre nach Eingang der Mitteilung bei der Depositarregierung wirksam.

Art. XIII: (1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten. Er liegt für jeden Staat zum Beitritt auf, der Mitglied der Vereinten Nationen ist, sowie für jeden anderen Staat, der mit Zustimmung aller Vertragsparteien, deren Vertreter zur Teilnahme an den in Artikel IX vorgesehenen Tagungen berechtigt sind, zum Beitritt eingeladen wird.

(2) Die Ratifikation dieses Vertrags oder der Beitritt dazu wird durch jeden Staat nach Maßgabe seiner verfassungsrechtlichen Verfahren durchgeführt.

(3) Ratifikationsurkunden und Beitrittsurkunden werden bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika hinterlegt, die hiermit zur Depositarregierung bestimmt wird.

(4) Die Depositarregierung teilt allen Unterzeichnerstaaten und beitretenden Staaten den Tag der Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde sowie den Tag der Inkrafttretens des Vertrags und etwaiger Anderungen oder Ergänzungen desselben it.

(5) Nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunden durch alle Unterzeichnerstaaten tritt dieser Vertrag für jene Staaten und für Staaten in Kraft, die Beitrittsurkunden hinterlegt haben. Danach tritt der Vertrag für jeden beitretenden Staat mit Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde in Kraft.

(6) Die Depositarregierung läßt diesen Vertrag nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen registrieren.

Art. XIV: Dieser Vertrag, der in englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefaßt ist, wobei jede Fassung gleichermaßen verbindlich ist, wird im Archiv der Regierung Vereinigten Staaten von Amerika hinterlegt; diese übermittelt den Regierungen der Unterzeichnerstaaten und beitretenden Staaten gehörig beglaubigte Abschriften.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten, gehörig befugten Bevollmächtigten diesen Vertrag unterschrieben.

Geschehen zu Washington am 1. Dezember 1959.

(Unterschriften)

Deutsche Antarktisexpeditionen bis 1939

1. 1873—1874
Eduard Dallmann, Kapitän, Robbenjäger und Walfänger
Schiff: „Grönland"
Erster Einsatz eines (Segel-)Dampfschiffes im Südpolargebiet
Erkundung der Bismarckstraße, der Kaiser-Wilhelm-Inseln u.a.
Auftraggeber: Polarfischereigesellschaft in Hamburg

2. 1874
von Reibnitz, Kapitän
Schiff: „Arkona"
Erkundung eines geeigneten Standortes für die Beobachtung eines Venus-Vorüberganges am 9. Dezember 1874. Diese erfolgte dann durch Ladislaus Weineck auf den Kerguelen.

3. 1874—1876
Georg Emil Gustav Freiherr von Schleinitz, Kapitän (später Admiral)
Schiff: „Gazelle"
Ozeanographische Erkundungen und Vermessungen im Gebiet der Kerguelen
Karte 1 : 175.000: „Kerguelen-Insel, von Howe-Insel bis Accessible-Bai"

4. 1882—1883
Dr. Kurt Schrader
Schiffe: „Moltke" und „Marie"
Teilnahme am 1. Internationalen Polarjahr
Geographische und meteorologische Messungen
Überwinterung auf Südgeorgien

5. 1893—1894
Carl Anton Larsen, Kapitän, norwegischer Walfänger
Schiffe: „Jarson", zusammen mit „Hertha" unter Kapitän Evensen
Erkundungen an der Ostküste der Antarktischen Halbinsel
Karte 1 : 7.500.000: „Dirck Gherritz-Archipel" (1895)
Auftraggeber: Dampfschiffahrtsgesellschaft „Oceana" Hamburg

6. 1898—1899
Prof. Dr. Carl Chun, Zoologe
Schiff: „Valdivia" unter Kapitän Sachse und Kapitän Krech
Ozeanographische und biologische Erkundungen zwischen den Kerguelen und Enderby-Land. Dabei wurde die Insel Bouvet wiederentdeckt. Die Kraterrand-Höhenmessung ergab den Kaiser-Wilhelm-Pik als höchsten Punkt.
Auftraggeber: Reichsregierung

7. 1901—1903
erste offizielle Deutsche Antarktische Expedition
Prof. Dr. Erich von Drygalski, Geograph, Geophysiker
Schiff: „Gauss I" unter Kapitän Hans Ruser
Erkundung des Kaiser-Wilelm-II.-Landes und Vermessung des Gaussberges mit erstmaligem Einsatz der terrestrischen Photogrammetrie bei einer deutschen Expedition. Erstmals Herstellen von Luftbildern der Antarktis aus einem befestigten Ballon in 500 m Höhe am 29.3.1903.
Karte 1 : 7.500: „Der Gaussberg"
Karte 1 : 15.000: „Das Inlandeis am Gaussberg"
Karte 1 : 250.000: „Das Schelfeis der Posadowsky-Bai"
Kartenskizze: „Posadowsky-Bai mit dem Winterlager des Gauss"
Auftraggeber: Kaiser Wilhelm II., Reichsregierung, Graf Baudissin, Graf Posadowsky

8. 1911—1912
zweite offizielle Deutsche Antarktische Expedition
Dr. Wilhelm Filchner, Wissenschaftler
Schiff: „Deutschland" unter Kapitän Richard Vahsel und Kapitän Alfred Kling
Erkundung des Prinzregent-Luitpold-Landes und des Filchner-Schelfeises. Das Schiff wurde vom Eis eingeschlossen und triftete 9 Monate lang durch das Weddelmeer.
Karte 1 : 450.000: „Prinzregent-Luitpold-Land"
Auftraggeber: Reichsregierung, Prinzregent Luitpold von Bayern u.a.

9. 1925—1927
Prof. Dr. Alfred Merz
Schiff: „Meteor" unter Kapitän (später Admiral) Dr. h. c. Spiess
Ozeanische Erkundungen um die Insel Bouvet
Auftraggeber: Deutsche Forschungsgemeinschaft unter Präsident Dr. F. Schmitt-Otto

10. 1928—1929
Dr. Ludwig Kohl-Larsen
Schiff: „Thorhammer
Gletscher-Messung auf Südgeorgien

11. 1938—1939
dritte offizielle Deutsche Antarktische Expedition
Alfred Ritscher, Kapitän, Expeditionsleiter
Schiff: „Schwabenland" unter Kapitän Alfred Kottas
Erkundung von Neu-Schwabenland (rund 600.000 km^2).
Zwischen 20.1. und 4.2.1939 wurden 11.600 Luftbilder erstellt (Schrägmeßluftbilder mit Zeiß RMK 21 /18).
Karten 1 : 500 000, 1 : 50.000
Auftraggeber: Reichsregierung, Deutsche Forschungsgemeinschaft unter Präsident Prof. Dr. Rudolf Mentzel

Deutsche Antarktische Expedition 1938/39

Fahrtteilnehmer

Expeditionsleiter:	Kapitän Alfred Ritscher, Regierungsrat im Oberkomando der Kriegsmarine, Nautische Abteilung
Kapitän des Schiffes:	Kapitän Alfred Kottas, Handelsschiffskapitän, DLH
Eislotse:	Kapitän Otto Kraul, Handelsschiffskapitän, Oberkomando der Kriegsmarine
Schiffsarzt:	Dr. Josef Bludau, NDL
Flugkapitän:	Rudolf Mayr, Führer des Dornier-Wal-Flugbootes „Passat", DLH
- Flugzeugmechaniker:	Franz Preuschoff, DLH
- Flugfunker:	Herbert Ruhnke, DLH
Luftbildner:	Max Bundermann, Hansa Luftbild GmbH
Flugkapitän:	Richardheinrich Schirmacher, Führer des Dornier-Wal-Flugbootes „Boreas", DLH
- Flugzeugmechaniker:	Kurt Loesener, DLH
- Flugfunker:	Erich Gruber, DLH
- Luftbildner:	Siegfried Sauter, Hansa Luftbild GmbH
1. Meteorologe:	Dr. Herbert Regula, Deutsche Seewarte Hamburg
2. Meteorologe:	Heinz Lange, Studienassessor, Reichsamt für Wetterdienst Berlin
- Technischer Assistent:	Walter Krüger, Reichsamt für Wetterdienst Berlin
- Technischer Assistent:	Wilhelm Gockel, Marineobservatorium Wilhelmshaven
Biologe:	Erich Barkley, Studienreferendar, Reichsstelle für Fischerei, Institut für Walforschung Hamburg
Geophysiker:	cand. geophys. Leo Gburek, Erdmagnetisches Institut Leipzig
Geograph:	Dr. Ernst Herrmann, Studienrat, Berlin
Ozeanograph:	cand. rer. nat. Karl-Heinz Paulsen, Hamburg
1. Offizier:	Herbert Amelang, NDL
2. Offizier:	Karl-Heinz Röbke, NDL
3. Offizier:	Hans Werner Viereck, NDL
4. Offizier:	Vincenz Grisar, NDL
Schiffsfunkleiter:	Erich Harmsen, DLH
Schiffsfunkoffizier:	Kurt Bojahr, DLH
Schiffsfunkoffizier:	Ludwig Müllmerstadt, DLH
Leitender Ingenieur:	Karl Uhlig, NDL
2. Ingenieur:	Robert Schulz, NDL
3. Ingenieur:	Henry Maas, NDL
4. Ingenieur:	Edgar Gäng, NDL
4. Ingenieur:	Hans Nielsen, NDL
Ingenieur-Assistent:	Johann Frey, NDL
Ingenieur-Assistent:	Georg Jelschen, NDL
Ingenieur-Assistent:	Heinz Siewert, NDL
Elektriker:	Elektro-Ingenieur Herbert Bruns, Atlas-Werke Bremen
Elektriker:	Karl-Heinz Bode, NDL
Werkmeister:	Herbert Bolle, DLH
- Katapultführer:	Wilhelm Hartmann, DLH
- Lagerhalter:	Alfred Rücker, DLH
- Flugmechaniker:	Franz Weiland, DLH
- Flugmechaniker:	Axel Mylius, DLH
- Flugmechaniker:	Wilhelm Lender, DLH
Bootsmann:	Willy Stein, NDL
1. Zimmermann:	Richard Wehrend, NDL
2. Zimmermann:	Alfons Schäfer, NDL
Matrose:	Heinz Hoek, NDL
Matrose:	Jürgen Ulpts, NDL
Matrose:	Albert Weber, NDL
Matrose:	Adolf Kunze, NDL
Matrose:	Karl Hedden, NDL
Matrose:	Eugen Klenck, NDL
Matrose:	Fritz Jedamezyk, NDL
Matrose:	Emil Brandt, NDL
Matrose:	Kurt Ohnemüller, NDL
Leichtmatrose:	Alfred Peters, NDL
Decksjunge:	Alex Burtscheid, NDL
Logisjunge:	Karl-Heinz Meyer, NDL
Lagerhalter:	Walter Brinkmann, NDL
Motorenwärter:	Dietrich Witte, NDL
Motorenwärter:	Erich Kubacki, NDL
Motorenwärter:	Walter Dräger, NDL
Hilfskesselwärter:	Karl 0lbrich, NDL
Hilfskesselwärter:	Georg Niemüller, NDL
Reiniger:	Friedrich Mathwig, NDL
Reiniger:	Ferdinand Dunekamp, NDL
Reiniger:	Erwin Steinmetz, NDL
Reiniger:	Herbert Callis, NDL
Backschafter:	Helmut Dukatschow, NDL
1. Koch:	Otto Sieland, NDL
2. Koch:	Fritz Troe, NDL
Kochsmaat und Bäcker:	Gottfried Thole, NDL
Kochsmaat und Schlachter:	Ferdinand Wolf, NDL
Kochsjunge:	Hans Büttner, NDL
1. Steward:	Willi Reeps, NDL
Steward:	Wilhelm Malyska, NDL
Steward:	Rudolf Stawicki, NDL
Messesteward:	Willi Fröhling, NDL
Messesteward:	Johann von de Logt, NDL
Messesteward:	Rudolf Burghard, NDL
Messejunge:	Rolf Oswald, NDL
Messejunge:	Johann Bates, NDL

Expeditionsteilnehmer insgesamt:	82 Personen
Zusammensetzung der Expeditionsteilnehmer:	
Norddeutscher Lloyd	53 Personen
Deutsche Lufthansa	16 Personen
Hansa Luftbild GmbH	2 Personen
Wissenschaftler, Spezialisten	9 Personen
Oberkommando der Kriegsmarine	2 Personen

Literaturverzeichnis

Archive und Ämter

Auswärtiges Amt der Deutschen Bundesregierung, Berlin
Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI) in der Heimholzgemeinschaft — Institut für Polar- und Marine-Recherchen
Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart
Bundesarchiv — Außenstelle Berlin
Bundesarchiv — Marineabteilung, Koblenz
Bundesarchiv — Militärarchiv, Freiburg i.Br.
Bundesministerium für Bildung und Forschung, Bonn / Bad Godesberg
Bundesministerium für Justiz, Berlin
Deutsche Lufthansa AH — Archiv Köln
Deutsches U-Boot-Archiv, Cuxhaven
Hamburger Institut für Wirtschaftsforschung (HWA) — Archiv Hamburg
Militärgeschichtliches Forschungsamt, Potsdam
Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, Berlin
See-Berufsgenossenschaft, Hamburg

Monographien

Amundsen, Roald. *Die Eroberung des Südpols: Die norwegische Südpolarfahrt mit dem Fram 1910—1912.* München: Lehmann, 1912.

Bar-Zohar, Michael. *The Avengers.* London: Barker, 1968.

Bezemer, K. W. L. u. Herbert Lewandowski. *Der Kampf um den Südpol: Die Schicksale der großen Südpolexpeditionen.* Zürich: Orell Füssli, 1952.

Bock, Bruno. *Gebaut bei HDW: Howaldtswerke — Deutsche Werft AG; 150 Jahre.* Herford: Koehler, 1988.

Bond, Creina, Roy Siegfried u. Peter Johnson. *Antarktika: Ein Kontinent rückt näher.* Hannover: Landbuch, 1980.

Braunburg, Rudolf. *Die Geschichte der Lufthansa: Vom Doppeldecker zum Airbus.* Hamburg: Rasch und Röhring, 1991.

Brunk, Karsten. *Kartographische Arbeiten und deutsche Namengebung in Neuschwabenland, Antarktis: Bisherige Arbeiten, Rekonstruktion der Flugwege der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 und Neubearbeitung des deutschen Namengutes in Neuschwabenland.* Frankfurt a.M.: Verlag des Instituts für angewandte Geodäsie, 1986.

Cook, James. *Entdeckungsfahrten im Pazifik: Die Logbücher der Reisen von 1768 bis 1779.* hrsg. v. Archibald Grenfell Price. Tübingen u.a.: Erdmann, 1971.

Demand, Carlo. *Die großen Atlantikflüge: 1919 bis heute.* unter Mitarb. v. Peter Pletschacher. Stuttgart: Motorbuch, 1983.

Dönitz, Karl. *Zehn Jahre und zwanzig Tage: Erinnerungen 1935—1945.* Bonn: Bernard & Graefe, 1991.

Drygalski, Erich von. *Zum Kontinent des eisigen Südens: Deutsche Südpolarexpedition. Fahrten und Forschungen des „Gauß" 1901—1903.* Berlin: Reimer, 1904.

Filchner, Wilhelm. *Zum sechsten Erdteil: Die zweite deutsche Südpol-Expedition.* Berlin: Ullstein, 1923.

Fuchs, Vivian. *Quer über den Südpol: Die Bezwingung des sechsten Kontinents.* Berlin u.a.: Ullstein, 1960.

Gronau, Wolfgang von. *Pionierflüge mit dem Dornier „Wal".* Steinebach-Wörthsee: Zuerl, 1974.

Gröner, Erich. *Die deutschen Kriegsschiffe 1815—1945. Bd. 7.* Koblenz: Bernard & Graefe, 1990.

Gütschow, Fred. *Die deutschen Flugboote: Flugboote, Amphibien-Flugboote und Projekte von 1909 bis zur Gegenwart.* Stuttgart: Motor-buch, 1978.

Hassert, Kurt. *Die Polarforschung: Geschichte der Entdeckungsreisen zum Nord- und Südpol.* München: Goldmann, 1956.

Heinkel, Ernst. *Katapulte und Katapultieren von Flugzeugen.* München: Weiss [1931].

Herrmann, Ernst. *Deutsche Forscher im Südpolarmeer: Bericht von der Deutschen Antarktischen Expedition 1938—1939 mit Geleitwort von Reichsmarschall Hermann Göring und einer Einführung des Leiters der Expedition Kapitän Ritscher.* Berlin: Safari, 1941.

Hillary, Edmund. *Der Wettlauf zum Südpol.* Düsseldorf u.a.: Econ, 1961.

Hümmelchen, Gerhard. *Die deutschen Seeflieger 1935—1945.* München: Lehmann, 1976

Huntford, Roland. Scott und Amundsen: *Dramatischer Kampf um den Südpol.* Königstein/ Ts.: Athenäum, 1980.

Irving, David. *Die Tragödie der deutschen Luftwaffe: Aus den Akten und Erinnerungen von Feldmarschall Milch.* Frankfurt a.M. u.a.: Ullstein, 1970.

Jung, Dieter, Berndt Wenzel u. Arno Abendroth. *Die Schiffe und Boote der deutschen Seeflieger 1912—1976.* Stuttgart: Motorbuch, 1977.

Klausbruckner, Bruno. *Ausgangspunkt Antarktis: Ein Jahr im Eis.* Wien: J und V, 1991.

Kohnen, Heinz. *Antarktis-Expedition: Deutschlands Vorstoß ins ewige Eis.* Bergisch Gladbach: Lübbe, 1981.

Küppers, Wilhelm. *Start frei — Atlantik: Sehnsucht, Eroberung, Beherrschung.* bearb. v. Günter Brinkmann. Hamburg: Hoffmann & Campe, 1955.

Kurowski, Franz. *Seekrieg aus der Luft: Die deutsche Seeluftwaffe im Zweiten Weltkrieg.* Herford: Mittler, 1979.

Lazi, Franz. *Antarktis.* Künzelsau u.a.: Sigloch-Edition, 1980.

Mandelsloh, Klaus von. *Antarktis. Entdeckungsfahrten in die Zukunft.* mit e. Text v. Jörn Freyenhagen. München: List, 1982.

Mawson, Douglas. *Leben und Tod am Südpol.* 2 Bde. Leipzig: Brockhaus, 1922.

Max, Alphonse. *Die Antarktis: Eine geostrategische Studie. Tübingen.* Grabert, 1980.

May, John. *Das Greenpeace-Buch der Antarktis.* Ravensburg: Maier, 1988.

Mickleburgh, Edwin. *Abenteuer Antarktis: Bedrohter Kontinent im ewigen Eis.* Hamburg: Hoffmann & Campe, 1980.

Mitterhuber, Simon. *Die deutschen Katapultflugzeuge und Schleuderschiffe: Entwicklung, Einsatz und Technik*. Bonn: Bernard & Graefe, 2004.

Naveen, Ron, Colin Monteath, Tui de Roy u. Mark Jones (Hrsg.). *Die Antarktis lebt: Eine faszinierende Reise ins ewige Eis.* Wien: Buchgemeinschaft Donauland, 1991.

Nicolaou, Stephane. *Die Geschichte der Wasserflugzeuge: [von 1905 bis heute].* Königswinter: Heel, 1997.

Peillard, Leonce. *Geschichte des U-Boot-Krieges 1939 bis 1945.* Wien, Berlin: Neff, 1970.

Porter, Eliot. *Die Antarktis: Eine Reise in den Südkontinent.* München: Christian, 1979.

Poturzyn, Fischer von, Friedrich Andreas u. Heinz Orlovius. *Südatlantikflug: Luftreise zur schwimmenden Insel „Westfalen" über Spanisch-, Französisch-, Britisch-Afrika.* München: Eher, 1934.

Reinke-Kunze, Christine. *Entdeckungsfahrten in die Polarregionen: Antarktis.* Hamburg: Koehler, 1996.

Ritscher, Alfred (Hrsg.). *Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39.* Deutsche Forschung Bd. 3. i. A. d. Deutschen Forschungsgemeinschaft. 1. Bd., 1. Hlbd. [Textteil] Leipzig: Koehler Amelan ,1942.

Ritscher, Alfred (Hrsg.). *Deutsche Antarktische Expedition 1938/39: Wissenscha tliche und fliegerische Ergebnisse.* Deutsche Forschung B . 3. i. A. d. Deutschen Forschungsgemeinschaft. 1. Bd., 2. Hlbd. [Bilder- und Kartenteil] Leipzig: Koehler & Amelang, 1942.

Rosenstock, Jürgen. *Flugboote über dem Atlantik: Die abenteuerlichen Expeditionen der Lufthansa 1934—1939.* München: GeraMond, 2001.

Salewski, Michael. *Die deutsche Seekriegsleitung 1935—1945.* 3 Bde. Frankfurt a.M. (3: München): Bernhard & Graefe, 1970—75.

Schaeffer, Heinz. *U 977: Geheimfahrt nach Südamerika.* München: Heyne, 1976.

Schmelzkopf, Reinhart. *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919—1939.* Bd. 2. Oldenburg, Hamburg: Stalling, [1974].
Schwadtke, Karl-Heinz. *Deutschlands Handelsschiffe 1939 1945.* Oldenburg, Hamburg: Stalling, 1974.
Serrano, Miguel. *Das goldene Band: Esoterischer Hitlerismus.* Wetter: Teut, 1987.
Shackleton, Ernest Henry. 21 *Meilen vom Südpol: Die Geschichte der britischen Südpol-Expedition 1907—09.* Berlin: Süsserott, [1909].
Sobiesiak, Monika u. Susanne Korhammer (Hrsg.). *Neun Forscherinnen im ewigen Eis. Die erste Antarktisüberwinterung eines Frauenteams.* Basel u.a.: Birkhäuser, 1994.
Sullivan, Walter. *Männer und Mächte am Südpol: Die Eroberung eines neuen Kontinents.* Wien, Frankfurt a.M.: Forum, [1958].
Szabo, Ladislao. *Hitler está vivo.* Barcelona, 1947.
Tilgenkamp, Erich. *Schwingen über Nacht und Eis.* in Zusammenarb. mit C. H. Pollog. Berlin (Ost): Neues Leben, 1957.
Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie. B. Beiheft. hrsg. v. d. Deutschen Seewarte. Berlin: Mittler, 1939.
Vorfelder, Jochen. *Eispatrouille: Greenpeace in der Antarktis.* Reinbek b. Hamburg: Rowohlt, 1987.
Wächter, Ernst. *Helden des Eismeers: Nord- und Südpolarfahrten. Der Jugend geschildert.* Stuttgart u.a.: Union, [1911].
Witthöft, Hans Jürgen. *Die deutsche Handelsflotte 1939—1945: Unter besonderer Berücksichtigung der Blockadebrecher.* Bd. 2. Göttingen [u.a.]: Musterschmidt, 1971.
Zuerl, Walter. *Schwimmende Inseln, Flughilsschiffe, Zwillingsflugzeug, Katapulte, Schleppsegel, Flugzeugkrane.* München: Pechstein, [1938].

Unselbständige Beiträge

„Alfred Ritscher war ein bedeutender Polarforscher: Zum Tode des Seefahrers und Fliegers." In *Die Welt.* Hamburg, 3.4.1963.
Alphonse, Max. „Die Antarktis: Ein geostrategischer Entwurf." In *Deutschland in Geschichte und Gegenwart.* Nr. 4. Tübingen, 1979.
„Argentinien wirbt um die Antarktis." In *Schweizerische Politische Korrespondenz.* Bern, 14.8.1973.
„Aus der Antarktis zurück: Die deutsche Forschungsexpedition heimgekehrt." In *Deutsche Allgemeine Zeitung.* Berlin, 12.4.1939.
Blankenburg, Joachim. „Atlantikflug und seine Durchführung." In *Nautikus. o.O.,* 1939. S. 299—312.
Byrd, Richard Evelyn. „Our Navy Ex Lores Antarctica." In *National Geographic Magazine.* Bd. 92. Nr. 4. Oktober, 1947. S. 429—522.
„Chile wird antarktisbewußt." In *Schweizerische Politische Korrespondenz.* Bern, 20.1.1977.
Denissow, Ivanow. „Antarktis-Expedition der UdSSR." In *Neue Zeit.* Nr. 11, 13 u. 16. Moskau, 1956.
„Der chilenische Präsident besucht die Antarktis." In *Der Rote Brief* Köln, 10.2.1977.
Dyson, John. „Tauziehen um die Antarktis." In *Das Beste aus Reader's Digest.* Deutsche Ausgabe, November 1987.
„Der Flugzeugstützpunkt ‚Westfalen' und die Flugzeugverbindung Deutschland—Amerika." In *VDI.* 14. Jg., Nr. 22. o.O., 1934.
„Der Führer ehrt Antarktisforscher: Kapitän Ritscher wird zum Oberregierungsrat befördert." In *Hamburger Fremdenblatt.* Hamburg, 29.4.1939.
„Der Führer ehrt Kapitän Ritscher: Anerkennung für die deutsche Antarktis-Expedition." In *Frankfurter Zeitung.* Frankfurt a.M., 28.4.1939.
„Die Antarktis." In *La Plata-Ruf* Buenos Aires, März 1969.
„Die Antarktis — Ein möglicher zukünftiger Casus belli?" In *Wehrpolitische Informationen.* Köln, 28.1.1978.
„Die Karte von Spitzbergen liegt noch immer griffbereit: Zum 80. Geburtstag von Kapitän Ritscher." In *Die Welt.* Hamburg, 22.5.1959.
„Ein erfülltes Leben: Kapitän Ritscher feiert 80. Geburtstag." In *Hamburger Abendblatt.* Hamburg, 23.5.1959.
„Eisbrechende Frachtschiffe." In *Neue Zürcher Zeitung.* Zürich, 27.2.1979.
Feßler, Othmar. „Luftfahrt und Seeschiffahrt im Überseeverkehr." In *Nautikus. o.O.,* 1939, S. 293—298.
Fischer, E. H. „Flugsicherungsschiff‚Friesenland'." In *VDI.* 17. Jg., Nr. 26. o.O., 1937. S. 3.
Forster, Ernst. „Der südatlantische Flugzeugstützpunkt ‚Schwabenland' der Deutschen Lufthansa." In *Werft, Reederei, Hafen — Zeitschrift für Schiffbau und Schiffahrt.* 15. Jg., Nr. 22. o.O., 1934.
Georgi, J. „Polarforscher Kapitän Alfred Ritscher." In *Polarforschung.* Bd. 5. Nr. 32. o.O., 1962 u. Nr. 1 u. 2. o.0., Oktober 1963.
Griehl, Manfred. „Dornier-Flugboote im II. Weltkrieg." In *Waffen-Arsenal.* Nr. 171. Wölfersheim-Berstadt, 1998.
Hauptmeier, Ariel. „Die Antarktis — Das unbekannte ‚Südland'." In *GEO-Spezial. Arktis und Antarktis.* Nr. 1. Februar 2003.
„Heiße Liebe zum kalten Kontinent." In *La Plata-Ruf* Buenos Aires, April 1975.
„Heiße Themen um die Antarktis." In *Schweizerische Politische Korrespondenz.* Bern, 16.4.1979.
Herner, Heinrich. „Die Flugsicherungsschiffe ‚Ostmark' und ‚Friesenland'." In *Schiffbau. o.O.,* 1938. S 273—285.
Höpker, Wolfgang. „Neutralisierung und Entmilitarisierung der Antarktis." In *Außenpolitik.* April 1960.
Kuhn, M. „Antarktis — Die größte Wüste der Welt." In *Umschau in Naturwissenschaft und Technik.* Nr. 22. o.O., 1990. S. 675—681.
Ott, Ursula. „Grauen am Südpol." In *GEO-Spezial. Arktis und Antarktis.* Nr. 1. Februar 2003.
Rainer Lagoni. „Die Bundesrepublik Deutschland und der Antarktis-Vertrag. In *Europa-Archiv.* Nr. 13. o.O., 1979.
Rosenbladt, Sabine. „Politik an den Polen: Weltgemeinschaft Antarktis." In *GEO-Spezial. Arktis und Antarktis.* Nr. 1. Februar 2003.
Sanders, Andreas. „Konvoi zum Kältepol." In *GEO-Spezial. Arktis und Antarktis.* Nr. 1. Februar 2003.
Schmidt-Falkenberg, H. „Deutsche Beiträge zur Kartographie der Antarktis mittels Photogrammetrie und Fernerkundung." In *Zeitschrift für Vermessungswesen. Geodätische Beiträge zur Antarktisforschung.* Jg. 109..Bd. 4. Stuttgart: Wittwer,1984.5.141 ff.
Traufetter, Gerald. „Botschaften aus der Eishölle." In *Der Spiegel.* Nr. 4.20.1.2003.5.118—132.
„Überwinterung mit Proviant durch Fallschirme: Der herzliche Empfang gestern im Rathaus — Kapitän Ritscher über neue Antarktis-Expeditionen." In *Hamburger Tageblatt.* Hamburg, 13.4.1939.
Zuerl, Walter. „Schwimmende Flughäfen: ‚Westfalen' – ‚Schwabenland' — ‚Ostmark'." In *Deutsche Flughäfen — Zeitschrift zur Förderung des Luftverkehrs.* 5. Jg., Heft 4/5. April / Mai 1936.

Dokumentarfilme

Lazi, Franz (Regie). *Antarktis: Die Oase der blauen Seen.* Kommentar v. Heinz Kohnen. VHS Video, 1993. 43:28 min.
Lazi, Franz (Regie). *Antarktis: Die Trockentäler von Victoria-Land.* Kommentar v. Heinz Kohnen. VHS Video, 1993. 43:00 min.
Lazi, Franz (Regie). *Expedition „Neuschwabenland": Deutsche Forscher in der Antarktis 1939 und 1989.* VHS Video, 1989. 39:00 min.
Lazi, Franz (Regie). *Weltpark Antarktis: Kontinent der Superlative.* Kommentar v. Widmar Puhl. VHS Video, 1993. 43:00 min.

Sonstiges

Sauter, Siegfried, Teilnehmer der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39. Interview des Autors, 2004.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort: Einem Geheimnis auf der Spur . . . S. 4

Einleitung: Die Antarktis, der friedlichste Teil unserer Erde ..... S. 6

Geheimauftrag fürAlfred Ritscher ..... S. 8

Göring plant Expedition in die Antarktis ..... S. 8
Deutsche Entdeckerfahrten in die Antarktis ..... S. 8
Gegen „antarktische Untätigkeit" ..... S. 9
Die Drygalski-Expedition 1901—1903 ..... S. 10
Filchner mit der „Deutschland" in der Antarktis ..... S. 10
Erste Vorbereitungen für die dritte deutsche Antarktisexpedition . S. 11
Die Deutsche Lufthansa als Partner ..... S. 12
Schiffs- und Flugkapitän Alfred Ritscher ..... S. 17
Ein Auftrag unter Schweigepflicht ..... S. 18
Hiobsbotschaft aus Brasilien ..... S. 19
M / S „Schwabenland" wird Expeditionsschiff ..... S. 20

Vor der dritten deutschen Antarktisexpedition 5.22

Hakenkreuze für die Antarktis ..... S. 23
Neue Aufgabe für M / S „Schwabenland" ..... S. 24
Expeditionsbüro verlegt von Berlin nach Hamburg ..... S. 24
Vom Katapultschiff zum Expeditionsschiff . S. 28
Wissenschaftler und Besatzung vollständig S. 30
Amerikanischer Polarforscher Byrd als Berater ..... S. 30
Die letzte Phase der Vorbereitung ..... S. 31
Die Probefahrt ..... S. 32
„Alle Besucher von Bord — wir laufen aus!" S. 33

Von Hamburg bis ans Ende der Welt 5.34

Die Ausfahrt ..... S. 34
Statt Sonne Schneegestöber ..... S. 36
Der Bordalltag ..... S. 37
Die Arbeit der Wissenschaftler beginnt ..... S. 37
Was tun die Flieger, wenn sie nicht fliegen? S. 38
Weihnachten an Bord ..... S. 39
Aquatortaufe am Silvestertag ..... S. 40
M / S „Schwabenland" mit geringerer Marschleistung ..... S. 42
Loten ist angesagt ..... S. 42
Passieren der Insel Ascension ..... S. 43
Tristan da Cunha — die einsamste Insel der Welt ..... S. 43
Erfolgsgewißheit ..... S. 44
„Anker klar zum Fallen" ..... S. 44
Wie ist die Eislage? ..... S. 44
Eisberge in Sicht ..... S. 45
Die Heimatpost geht ab ..... S. 48
Drei Kapitäne und ein Schiff ..... S. 48
Am Ziel: Der erste Probeflug ..... S. 49

Die Entdeckung von Neu-Schwabenland 5.50

Die Flugboote sind gerüstet ..... S. 51
„Boreas" startet zum ersten Fernflug ..... S. 52
M / S „Schwabenland" in der Eisfalle ..... S. 56
„Passat" wird zum Fernflug abgeschossen . S. 58
Alfred Ritscher an Bord des „Boreas" ..... S. 59
Keine Ruhepause für die Wissenschaftler ..... S. 64
Erste Flugperiode abgeschlossen ..... S. 64
Schlechtwetterperiode und Wartezeit ..... S. 68
Endlich wieder Sonnenschein ..... S. 68
„Passat" landet in einem Eisfjord ..... S. 69
Begegnung mit Antarktisbewohnern ..... S. 72
Gedenkfeier zum „Tag der Machtergreifung" ..... S. 73
Mit „Passat" auf Pinguinfang ..... S. 76
Ein Eisberg kalbt ..... S. 77
Vollbeschäftigung für den Biologen ..... S. 77
Der letzte Flug des „Passat" ..... S. 80
Packeis und schlechtes Wetter ..... S. 81
Ritscher entdeckt Seenplatte ..... S. 81
Die letzte deutsche Fahne wird gehißt ..... S. 88
Letzte Nacht und letzter Tag in der Antarktis ..... S. 88
Neu-Schwabenland ist in Besitz genommen ..... S. 89

Zurück nach Hamburg via Kapstadt 5.91

Antarktisexpedition erfolgreich abgeschlossen ..... S. 91
Eisberge im Dunkel der Nacht ..... S. 92
Windstärke 11 — Gefahr für die Flugzeuge . S. 92
Droht eine „Expeditionspsychose"? ..... S. 93
Arbeit, Wind und Eisberge ..... S. 94
Kapstadt begrüßt die „Schwabenland" ..... S. 95
Kapstadt — Wiedersehen nach 38 Jahren ..... S. 96
Gastfreundschaft der deutschen Kolonie ..... S. 97
Der letzte Tag in Kapstadt ..... S. 97
Auf Heimatkurs ..... S. 98
Andere Länder, andere Sitten ..... S. 98
Fernando de Naronha — der „Finger Gottes" S.100
Hamburg wirft seine Schatten voraus S.101
„Herzlich willkommen in der Heimat" S.102
Adolf Hitler dankt und ehrt Alfred Ritscher . S.103
Ein Empfang, der nicht stattfand S.106
Norwegen erklärt: Neu-Schwabenland gehört uns S.107

Die „Schwabenland" im Kriegseinsatz ..... S. 108

Alfred Kottas bleibt Kapitän auf der „Schwabenland" S.108
Der geglückte Kanaldurchbruch S.109
Torpedotreffer, aber nicht gesunken S.110
Das Ende: Versenkt im Skagerrak S.111

„Operation Highjump" der US-Marine . . . . S. 112

Die Hinterlassenschaft des Zweiten Weltkrieges S.113
Amerika sucht Adolf Hitler S.114
„Kommandant, Sie haben Hitler versteckt!" . S.114
Hitler in Neu-Schwabenland? S.118
Mit einer US-Armada in die Antarktis S.118
Unvorhergesehene Zwischenfälle S.122
Eine „höchst erfolgreiche Expedition" S.128

Die Bundesrepublik Deutschland und die Antarktis S.131

Gemeinschaftsprojekt: Norwegen - Großbritannien - Schweden S.131
Die friedliche Besetzung von Neu-Schwabenland S.132
Der erste Rüstungsbegrenzungsvertrag nach dem Zweiten Weltkrieg S.133
Keine deutschen Ansprüche auf Neu-Schwabenland? S.133
Die deutschen Namen in der Antarktis S.136
Die neue deutsche Antarktisforschung S.144
Vom „Unternehmen Eiswarte" bis zum Forschungsschiff „Polarstern" S.145

Hitler am Südpol — „surfen" in Neu-Schwabenland S.146

Baumaterial in die Antarktis S.147
Antarktisstützpunkt 211 ..... S.148
Warmwasser-Tiefseestraße S.149
Deutsche U-Boote verschwunden S.150
Hitlers Flucht ins ewige Eis S.152
Flugscheiben im Endkampf S.154
Atombomben über Neu-Schwabenland S.155

Nachwort: Zeitbombe Antarktis ..... S. 156

Anmerkungen S.158

Im Gespräch mit Siegfried Sauter S.160

Anhang S.169

Der Antarktisvertrag S.169
Deutsche Antarktisexpeditionen bis 1939 ..... S.171
Deutsche Antarktische Expedition 1938 /39: Fahrtteilnehmer S.172

Literaturverzeichnis ..... S. 173

Das Titelbild zeigt einen Berg im Wohlthatmassiv (Foto: Franz Lazi)
Seite 1: Ein Granitpfeiler im westlichen Mühlig-Hofmann-Gebirge
Seite 2 / 3: Die zentralen Drygalskiberge, rechts das Matterhorn
Seite 6 / 7: Die „Zähne des Fenriswolfes" in der westlichen Gebirgskette der Drygalskiberge
Die Fotos von Franz Lazi und Dr. Wilfried Bauer in diesem Buch stammen aus den letzten zwanzig Jahren. Die Schwarzweiß-Aufnahmen stammen aus dem Winter 1938 /39.
Die Aufnahmen ohne Quellenangabe wurden uns freundlicherweise von Herrn Siegfried Sauter zur Verfügung gestellt.

Ergänzende, kritische oder zustimmende Zuschriften erbeten an:

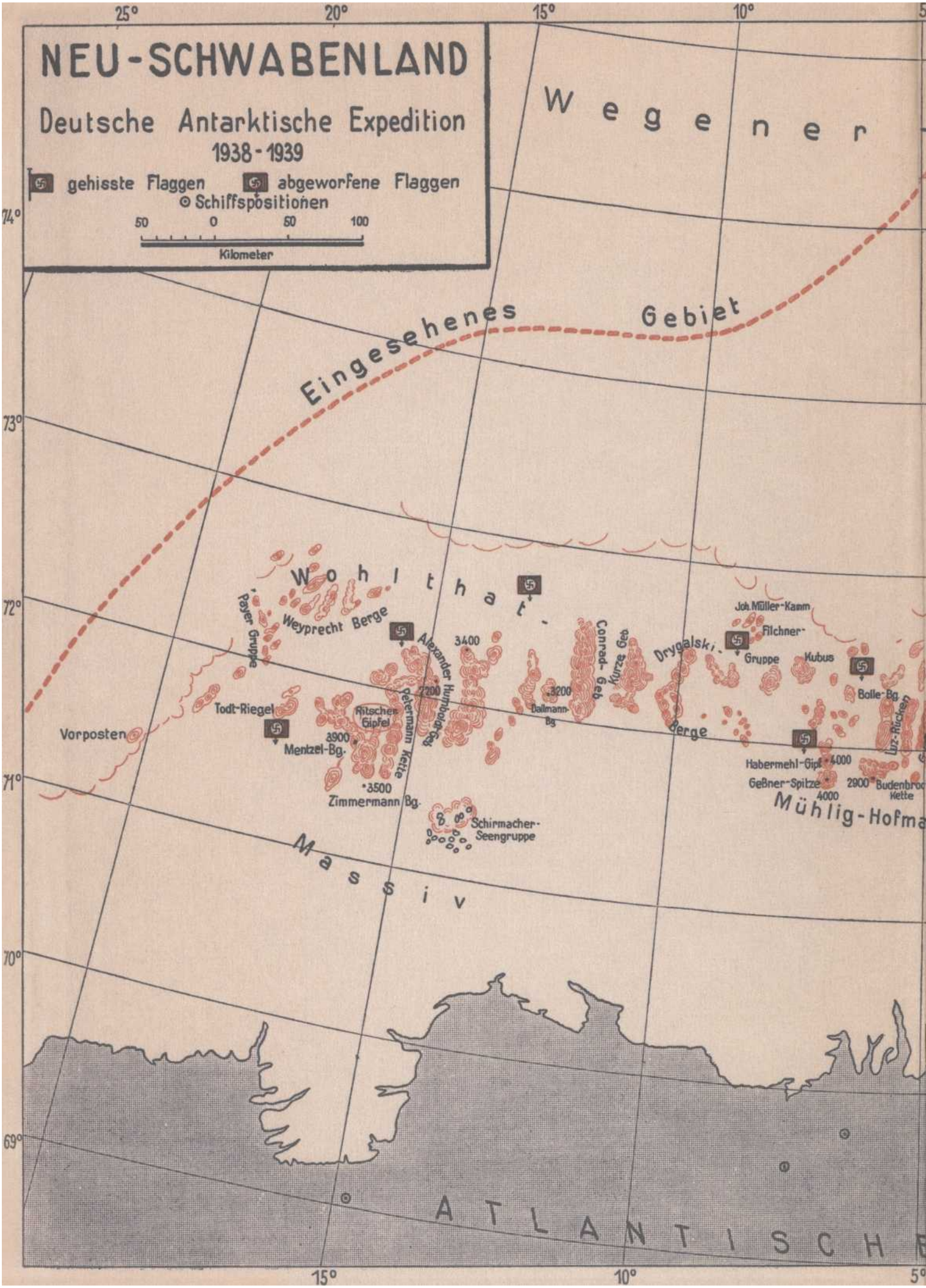
Heinz Schön • Auf dem Sepp 19 • D-32107 Bad Salzuflen
Telefon: (05222) 74 24 • Fax: (05222) 7 39 20

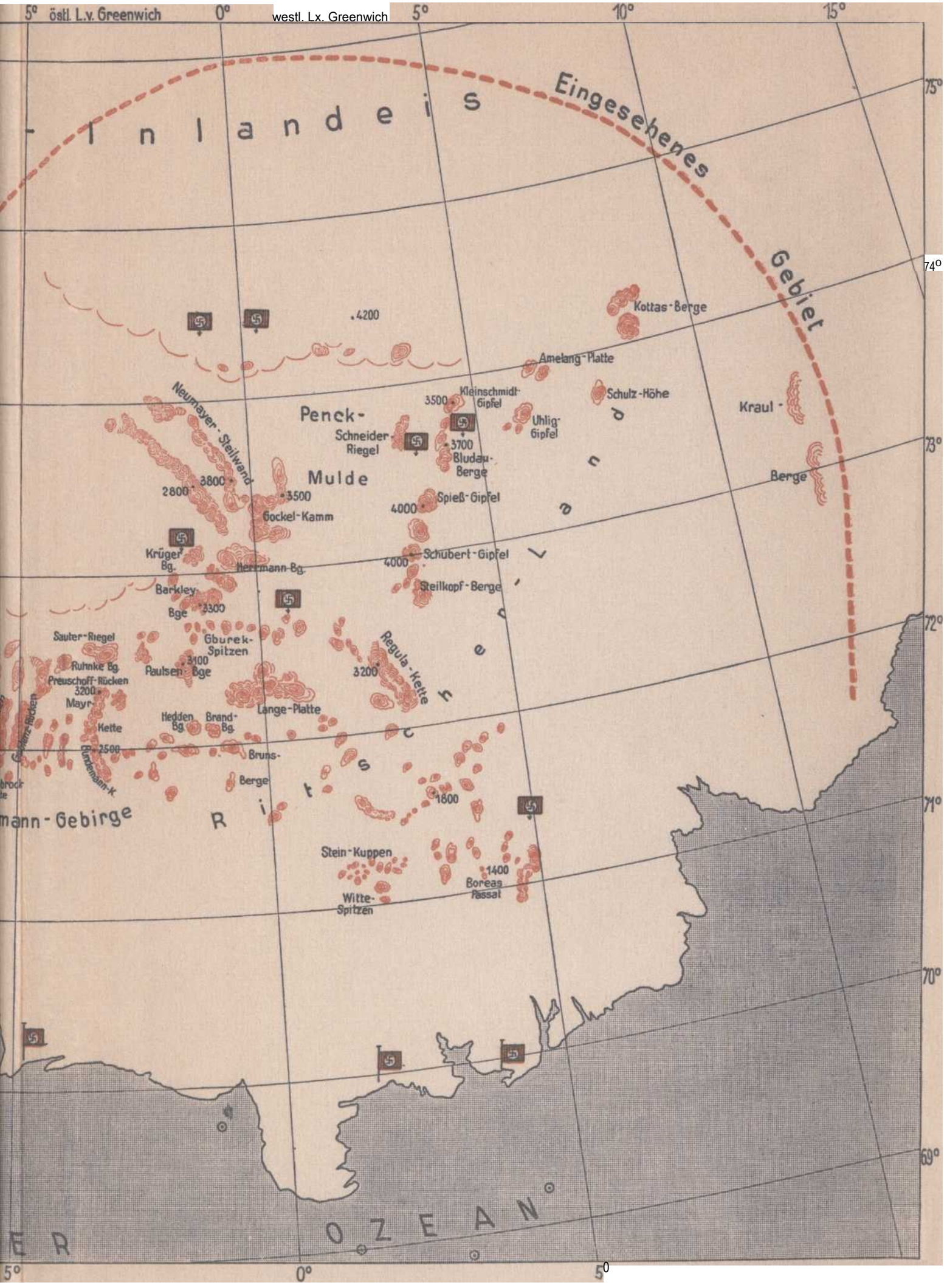
Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über http: / / dnb.ddb.de abrufbar.

ISBN 3-935962-05-3
© 2004 BONUS-Verlag. Alle Rechte vorbehalten

BONUS-Verlag, Postfach 10, D-24236 Selent

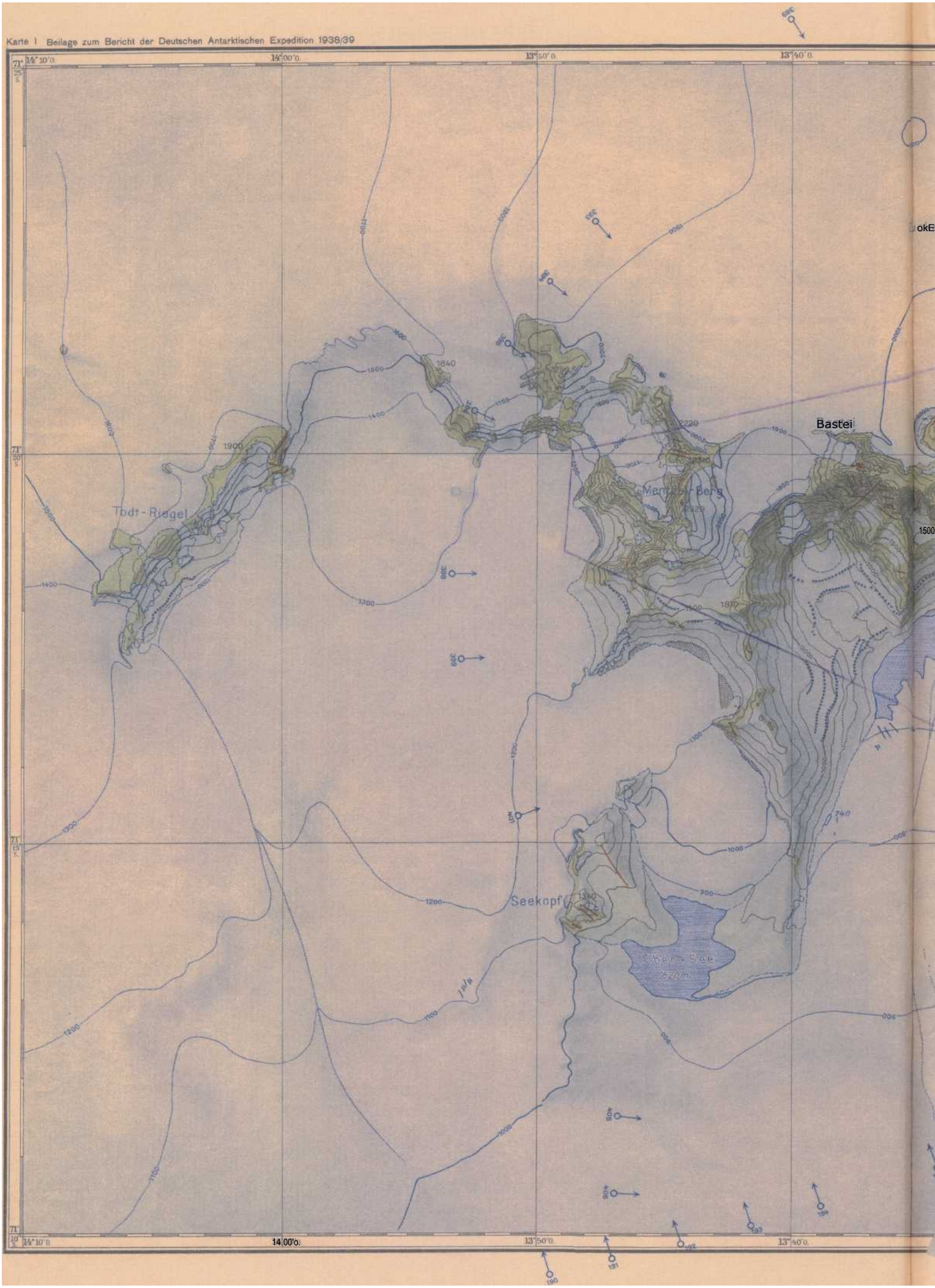
Gedruckt in Österreich

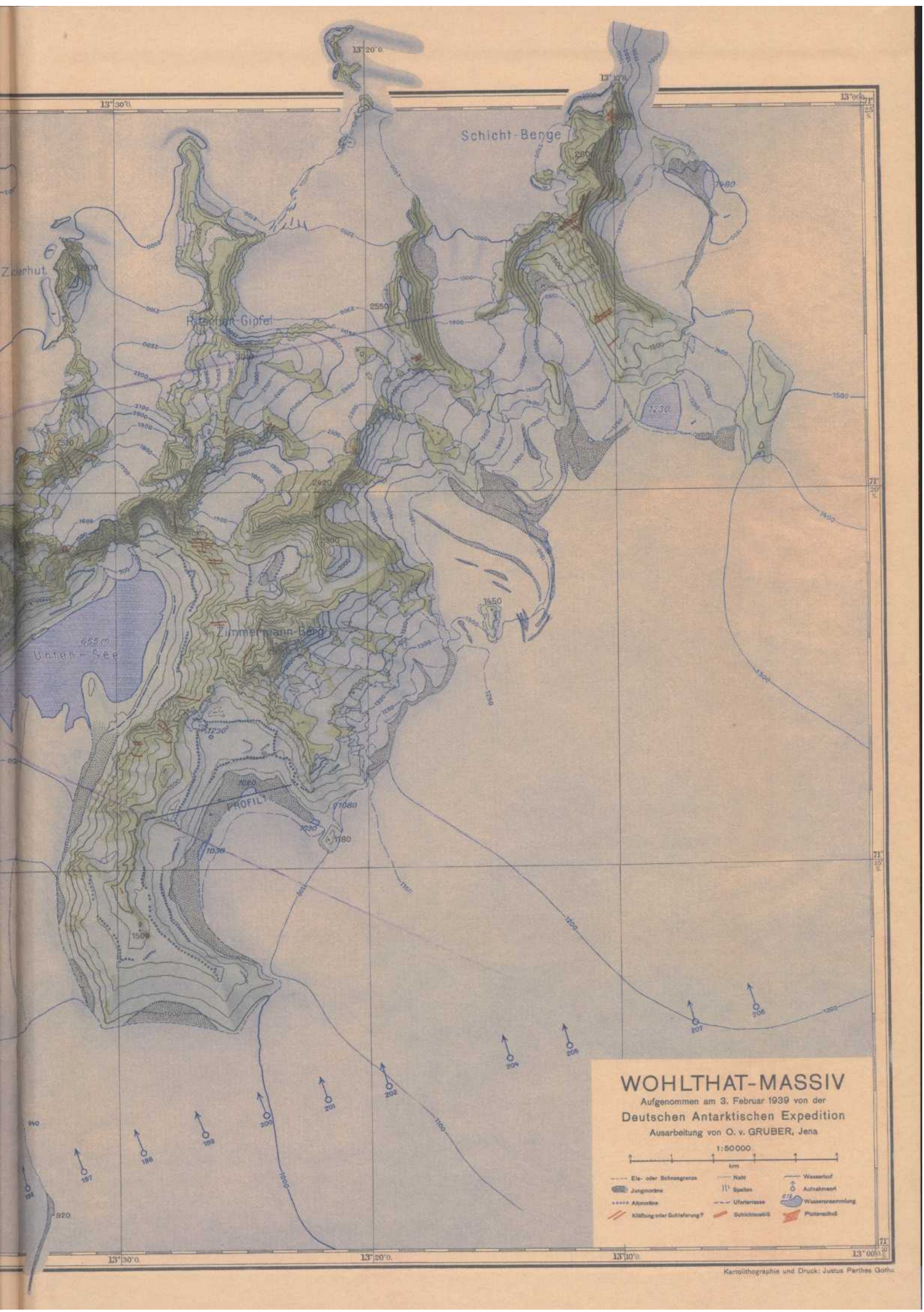

NEU-SCHWABENLAND
Deutsche Antarktische Expedition
1938-1939
gehisste Flaggen
abgeworfene Flaggen
Schiffspositionen
50 0 50 100
Kilometer
Wegener
Eingesehenes Gebiet
Wohlthat-
Weyprecht Berge
Payer Gruppe
Alexander Humboldt Gebirge
3400
Conrad-Gebirge
Kurze Geb.
Drygalski-
Berge
Joh. Müller-Kamm
Filchner-Gruppe
Kubus
Bolle-Bg.
Liz-Rücken
Habermehl-Gipf.
4000
Geßner-Spitze
4000
2900
Budenbrock Kette
Mühlig-Hofma
Todt-Riegel
Vorposten
Mentzel-Bg.
3900
Ritschers Gipfel
Petermann Kette
3500
Zimmermann Bg.
3200
Ballmann-Bg.
Schirmacher-Seengruppe
Massiv
ATLANTISCHER
74°
73°
72°
71°
70°
69°
25°
20°
15°
10°
5°

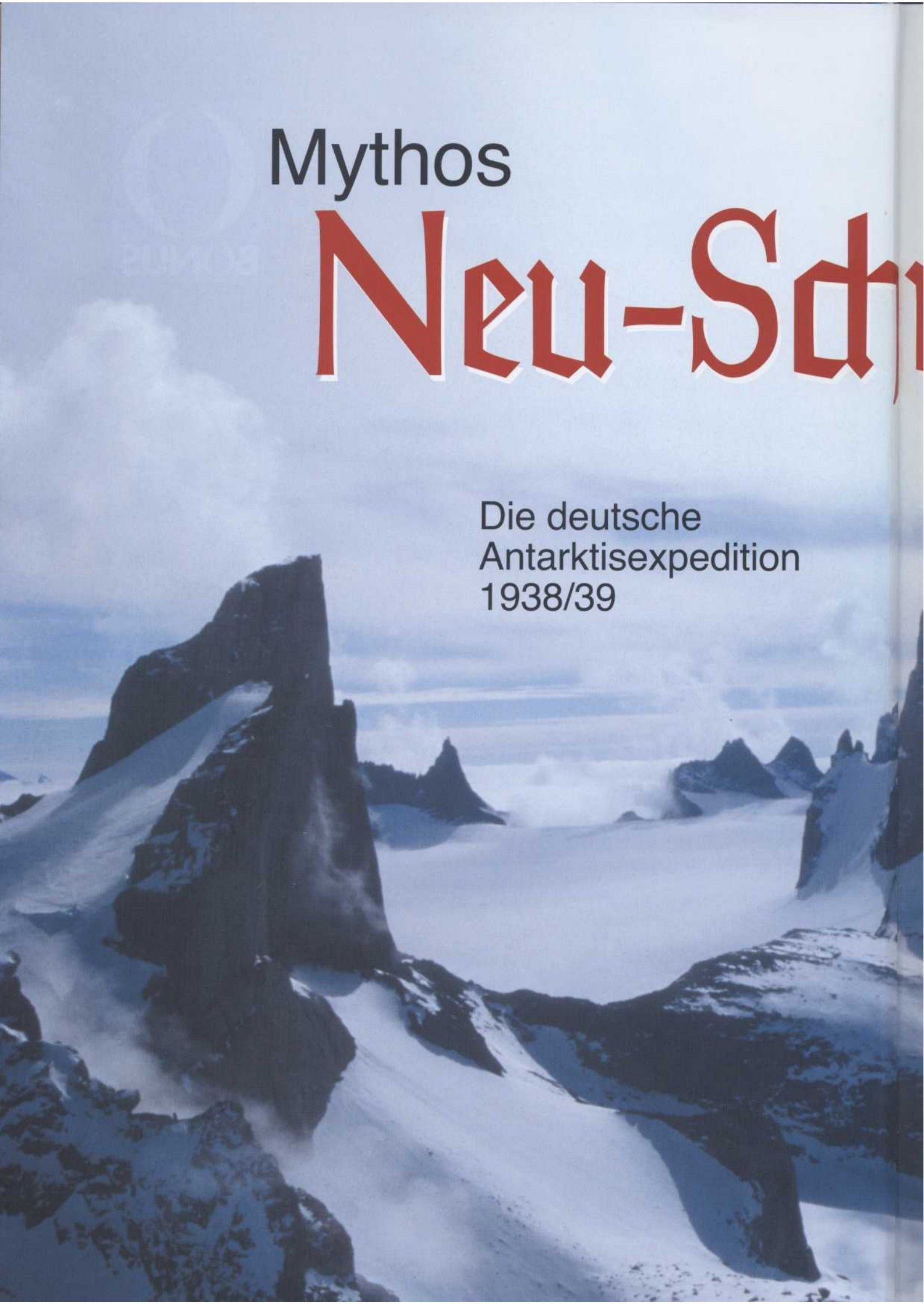


5° östl. L.v. Greenwich
0°
westl. Lx. Greenwich
5°
10°
15°
Inlandeis
Eingesehenes Gebiet
75°
74°
73°
72°
71°
70°
69°
Kottas-Berge
Amelang-Platte
Schulz-Höhe
Kraul-Berge
Kleinschmidt-Gipfel
3500
Uhlig-Gipfel
Penck-Mulde
Schneider-Riegel
3700
Bludau-Berge
Neumayer-Steilwand
3800
2800
3500
Gockel-Kamm
Spieß-Gipfel
4000
Schubert-Gipfel
4000
Steilkopf-Berge
Krüger Bg.
Herrmann Bg.
Barkley-Bge
3300
Sauter-Riegel
Gburek-Spitzen
Ruhnke Bg.
Preuschoff-Rücken
3200
Mayr-Kette
3100
Paulsen-Bge
Regula-Kette
3200
Lange-Platte
Hedden Bg.
Brand-Bg.
2500
Bruns-Berge
Bundermann-K.
mann-Gebirge
Ritscher-Land
1800
Stein-Kuppen
1400
Boreas Passat
Witte-Spitzen
OZEAN
ER
5°
0°
5°

Karte I Beilage zum Bericht der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39




13° 20' O.
13° 30' O.
13° 10' O.
13° 00' O.
71° 25' S
71° 20' S
71° 15' S
Schicht-Berge
Zuckerhut
Ritscher-Gipfel
Zimmermann-Berg
655 m
Unter-See
PROFIL I
2550
2920
1450
1230
1080
1180
1500
1400
1300
1200
1100
1000
920
WOHLTHAT-MASSIV
Aufgenommen am 3. Februar 1939 von der
Deutschen Antarktischen Expedition
Ausarbeitung von O. v. GRUBER, Jena
1:50000
km
Eis- oder Schneegrenze
Jungmoräne
Altmoräne
Klüftung oder Schieferung?
Naht
Spalten
Uferterrasse
Schichtaustritt
Wasserlauf
Aufnahmeort
Wasseransammlung
Plattenschuß
Kartolithographie und Druck: Justus Perthes Gotha



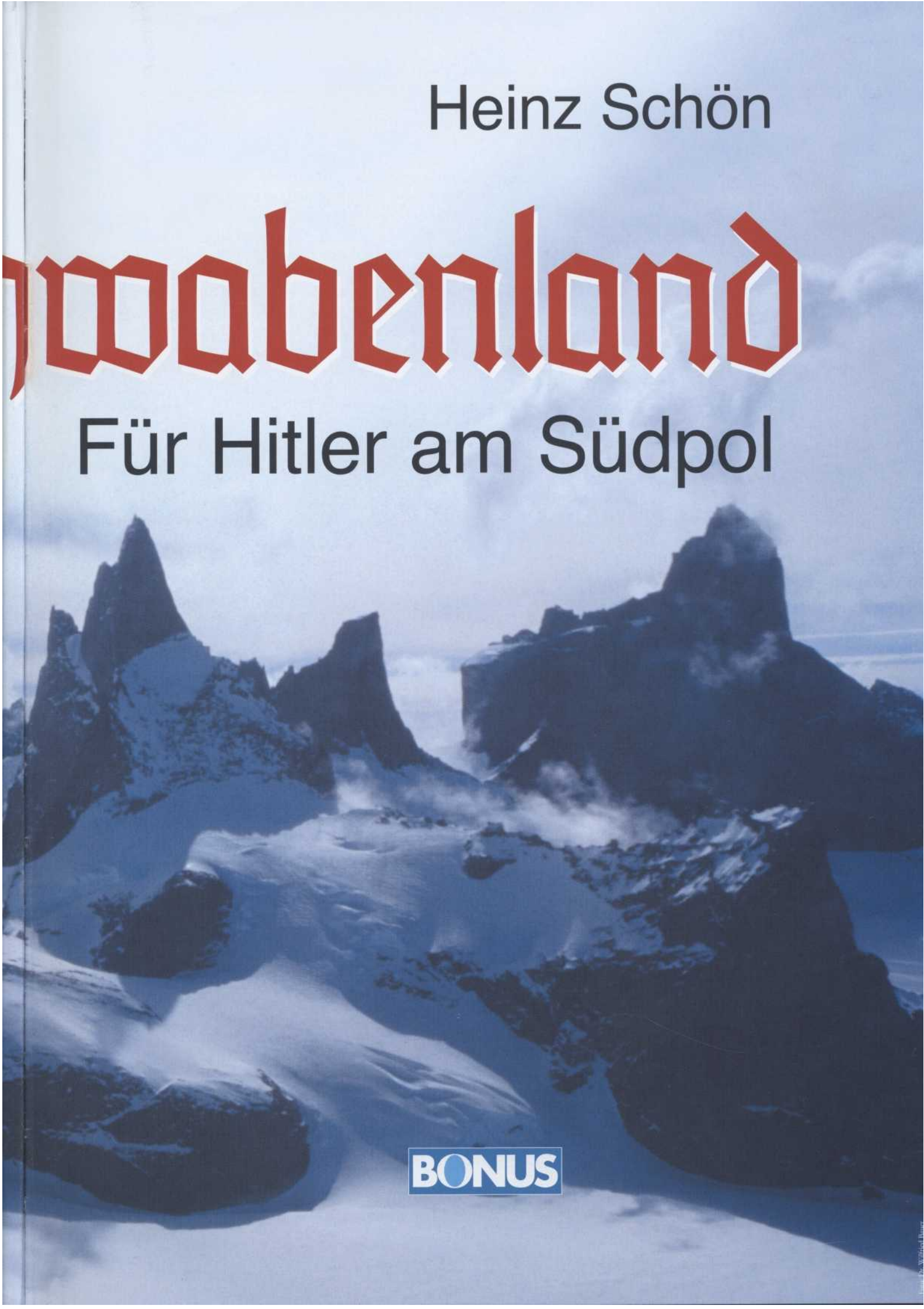
Mythos Neu-Sch

Die deutsche Antarktisexpedition 1938/39

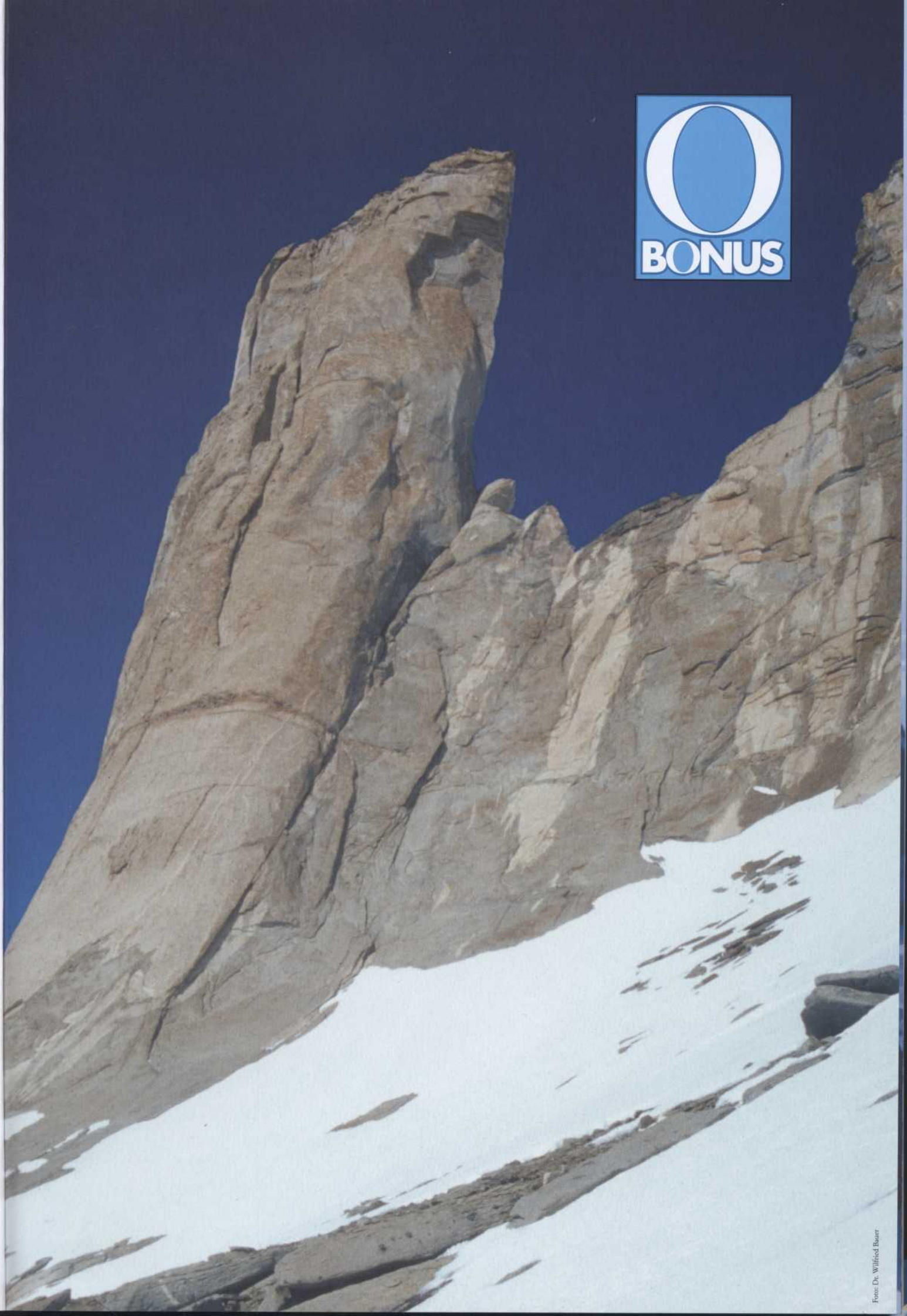
Heinz Schön

Schwabenland

Für Hitler am Südpol



BONUS


BONUS
Foto: Dr. Wilfried Bauer